* Année 1960. — N° 31 A. N. Le Numéro : 0,20 NF Samedi 11 Juin 1960 *

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ETRANGER : 40 NF
(*Compte chèque postal :* 9063 13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

2e SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 33e SEANCE

Séance du Vendredi 10 Juin 1960.

SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 1269).

Politique de l'emploi dans la région du Nord (question de M. Diligent) : MM. Sudreau, ministre de la construction ; Diligent.

Indemnisation des sinistrés mobiliers (questions de M. Billoux) : MM. le ministre de la construction, Billoux.

Emprunts par les collectivités locales en vue d'améliorer l'équipement sportif (question de M. Joyon) : MM. Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances ; Joyon

Constructions scolaires du premier degré (question de M. Catalifaud) : MM. le secrétaire d'Etat aux finances, Catalifaud.

Attentats contre les agents de la force publique (question de M. Frédéric-Dupont) : MM. Chatenet, ministre de l'intérieur ; Frédéric-Dupont.

2. — Question orale avec débat (p. 1278).

Politique de la circulation dans la Seine (question de M. de La Malène) : MM. de La Malène, Chatenet, ministre de l'intérieur ; Claudius-Petit, Dreyfous-Ducas.

3. — Ordre du jour (p. 1284).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

POLITIQUE DE L'EMPLOI DANS LA RÉGION DU NORD

M. le président. M. Diligent demande à M. le ministre de la construction :

1° S'il lui est possible d'établir un bilan précis des implantations industrielles nouvelles qui ont été réalisées dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais depuis le décret du 30 juin 1955 et de préciser le nombre d'emplois nouveaux qui ont été créés par ces implantations nouvelles ;

2° S'il peut lui donner le chiffre des diminutions d'emplois qui se sont produites parallèlement, pendant la même période, dans

les industries traditionnelles de la région, notamment celles du textile et des houillères. Il appelle son attention sur le fait que, dans ces deux départements, pour faire face aux conséquences de l'évolution démographique et de la diminution de l'emploi dans les industries traditionnelles, il faudrait, entre 1960 et 1970, procéder à la création de plus de deux cent mille emplois nouveaux. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour favoriser les initiatives indispensables qui permettront, à cette région, de ne pas se trouver rapidement dans une situation de crise et de chômage (deuxième appel).

La parole est à M. le ministre de la construction.

M. Pierre Sudreau, *ministre de la construction.* Il n'est pas possible aux services du ministère de la construction de donner un bilan exhaustif des implantations industrielles nouvelles dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais et des emplois qui ont été créés de ce fait, en raison du caractère relativement fragmentaire des informations qu'ils possèdent.

En effet, la source de renseignements la plus sûre en ce domaine réside dans les demandes de permis de construire. Mais, d'une part, un certain nombre d'opérations se réalisent par la reprise de bâtiments industriels vacants en dehors de tout contrôle administratif, et d'autre part la statistique des permis de construire ne porte que sur ceux qui relèvent de la compétence du ministre, c'est-à-dire sur les établissements industriels occupant une superficie de 500 mètres carrés de plancher au moins et employant ou devant employer plus de 50 salariés.

Néanmoins, je vais m'efforcer de donner un certain nombre de renseignements qui, pratiquement, répondront à la question posée par M. Diligent.

La statistique des permis de construire de la compétence du ministre fait apparaître pour la période du 30 juin 1955 au 31 décembre 1959, dans le département du Nord, un total de 252 permis représentant 553.448 mètres carrés de plancher et permettant la création d'environ 9.000 emplois nouveaux ; dans le Pas-de-Calais, 24 autorisations de construire ont permis de créer 64.403 mètres carrés de plancher représentant environ 1.125 emplois nouveaux.

L'action du ministère de la construction dans le domaine de la décentralisation industrielle, dont il a particulièrement la charge, s'est traduite par les résultats suivants, depuis le 30 juin 1955 : dans le département du Nord, 11 entreprises industrielles se sont décentralisées et ont permis au total de créer 1.250 emplois. Toutes ces affaires se sont installées dans des usines vacantes. Les emplois créés correspondants n'ont donc pas été comptabilisés dans les statistiques de permis de construire. Pour les affaires recensées d'une manière précise par le ministère de la construction, on dénombre au total, pour le département du Nord, 10.115 emplois créés.

Permettez-moi de ne pas passer sous silence la création du complexe sidérurgique de Dunkerque, qui entraînera, dans les prochaines années, la création de plusieurs milliers d'emplois et provoquera l'installation d'industries satellites.

En ce qui concerne le Pas-de-Calais, et sans vous donner le détail, je puis dire que 14 entreprises industrielles se sont décentralisées dans ce département, représentant un total de 1.750 emplois nouveaux qui ont été ainsi créés. Sur ces 14 opérations, 13 ont été effectuées ou sont en cours dans les usines vacantes. Les emplois créés ou à créer correspondant à ces opérations de décentralisation industrielles dans le Pas-de-Calais ne sont donc pas inclus non plus que tout à l'heure, dans les statistiques du ministère de la construction.

L'ensemble donne pour le Pas-de-Calais un total d'environ 3.000 emplois nouveaux. Si l'on ajoute à ces emplois ceux qui correspondent au projet de décentralisation d'une usine pour laquelle la demande de permis de construire n'est pas encore déposée, mais qui va l'être incessamment, et ceux qui résultent de l'installation maintenant décidée de la société Firestone à Béthune, le total des emplois créés va s'élever à 4.000.

En ce qui concerne la deuxième question, relative aux diminutions d'emplois dans les industries textiles et dans les houillères qui se sont produites depuis le 30 juin 1955, il est difficile de les chiffrer avec exactitude.

Toutefois, les études très poussées faites à l'occasion de l'établissement du programme d'action régionale pour la région du Nord — départements du Nord et du Pas-de-Calais — ont permis d'établir que la création de 25.000 emplois nouveaux au moins serait nécessaire d'ici à 1965 pour compenser les réductions d'effectifs dans ces deux branches d'activité, et il faut y ajouter les emplois à créer du fait de la réduction des emplois dans l'agriculture et surtout de l'accroissement démographique.

Le programme d'action régionale pour la région du Nord, qui est d'ailleurs en cours d'établissement, prévoit que l'utilisation complète des disponibilités de main-d'œuvre dans le cadre régional permettrait, d'ici à 1965, la création d'environ 185.000 emplois, soit un accroissement de 16 p. 100 de la population active non agricole.

Devant cette situation, le Gouvernement a déjà pris des mesures particulières en faveur des zones du Nord et du Pas-de-Calais les plus touchées ou les plus menacées par la crise de l'industrie textile et des houillères.

C'est ainsi que les régions de Fourmies — cantons d'Avesnes-sur-Helpe et de Trélon — et de Béthune, dans le Pas-de-Calais, ont été classées zones critiques par arrêté du 20 janvier 1956, puis zones spéciales de conversion par arrêté du 27 mars 1959. Le bénéfice des avantages de la zone spéciale de conversion a également été étendu aux communes des cantons de Calais.

Aux mesures particulières réservées à ces zones s'ajoute, bien sûr, l'aide apportée dans les autres régions aux entreprises qui réalisent une opération dans le cadre de la politique d'expansion régionale.

Au total, de 1955 à la fin de 1959, le Fonds de développement économique et social a accordé, sous forme de prêts, de primes ou de bonifications d'intérêts, dans le département du Nord d'une part 6.435.000 nouveaux francs de prêts, 2.131.500 nouveaux francs de primes et des bonifications d'intérêts portant sur un total de 3.800.000 nouveaux francs d'emprunts ; pour le département du Pas-de-Calais, 2.710.000 nouveaux francs de prêts et 6 millions de nouveaux francs de primes. Dans le même temps, 87 entreprises réalisant une opération dans le département du Nord et 30 dans le Pas-de-Calais ont obtenu une réduction des droits de mutation.

Pour conclure, permettez-moi de dire que, bien entendu, l'évolution à long terme et la conjoncture économique dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont suivies de très près par le Gouvernement. La politique d'expansion et de la création d'emplois nouveaux sera poursuivie dans le cadre des nouvelles mesures qui ont fait l'objet du décret du 15 avril 1960 et de l'arrêté de la même date, afin que l'afflux d'une main-d'œuvre nombreuse à l'âge du travail et la reconversion de certaines activités traditionnelles ne soient pas pour eux une cause de crise, mais un facteur de prospérité.

M. le président. La parole est à M. Diligent.

M. André Diligent. Monsieur le ministre, je n'avais pas posé cette question orale dans un esprit de clocher, encore que l'intimité de ces séances du vendredi après-midi nous permette de parler plus facilement de certaines questions particulières. Je l'avais posée à la fin de l'année 1959 et elle avait pour objet de vous mettre en garde contre les insuffisances des mesures réglementaires intervenues en 1955 et en 1958. Je voulais démontrer que le Gouvernement avait besoin d'un instrument plus souple pour combattre les déséquilibres régionaux.

Je voulais réclamer un élargissement des critères permettant l'attribution des primes et surtout que soit considérée comme contribuant à la menace directe de chômage l'existence d'un grand nombre de jeunes gens terminant leur scolarité, surtout quand ce nombre est spécialement élevé par rapport aux offres d'emplois que seront susceptibles de leur offrir les entreprises existant dans telle ou telle région.

Le Gouvernement est revenu sur sa politique précédente et a exprimé, par le décret du 15 avril dernier, son désir d'intervenir pour chaque cas spécial, suivant l'intérêt de l'activité en cause et les besoins de chaque région en crise.

Je me félicite de cette nouvelle tendance et je souhaite que ces dispositions permettent au Gouvernement d'aider les départements du Nord et du Pas-de-Calais dans leur volonté de redressement.

Très brièvement, je désire mettre en garde les services ministériels contre des slogans trompeurs. Quand on évoque cette région du Nord et du Pas-de-Calais, on pense aussitôt à la capitale du textile et du charbon, à la perle agricole de la France et on s'imagine que les problèmes s'y règlent d'eux-mêmes.

En fait, j'ai été littéralement stupéfait de constater il y a quelques mois, d'après les études de l'Institut national de la statistique et des études économiques, que notre région est maintenant en état de sous-développement social et que l'expansion économique y est beaucoup plus lente qu'ailleurs.

D'après les chiffres publiés par cet institut, le revenu par habitant a augmenté dans tous les départements, mais l'accroissement a été particulièrement faible dans la région du Nord ,le Pas-de-Calais se classant quatre-vingt-septième et le Nord quatre-vingt-neuvième.

Si l'on considère l'indice général des dépenses par habitant, on constate que le département du Nord est passé du trente-huitième rang en 1952 au quarante-neuvième rang en 1955, pour échouer à la cinquante-huitième place en 1957, et que pour les mêmes années le Pas-de-Calais passe successivement au soixante-quatrième, puis au soixante et onzième et enfin au soixante-quinzième rang.

En ce qui concerne le logement, qui vous intéresse plus particulièrement, monsieur le ministre, nous avons fait un effort remarquable et pourtant la publicité, d'ailleurs justifiée, faite au sujet de l'action des comités interprofessionnels du logement a créé bien des illusions puisque, si nous représentons 8,8 p. 100 de la population française, le nombre des permis de construire est passé de 8 p. 100 en 1952 à 5 p. 100 en 1958 par rapport au nombre total des permis délivrés dans l'ensemble de la France. Quant au nombre de logements urbains ayant le confort minimum — tenons-nous bien — le Nord n'occupe que la soixante-treizième place et le Pas-de-Calais la quatre-vingt-septième, ne laissant derrière lui que la Corse, la Lozère et le Gers.

Quand on pense que c'est chez nous que sont nés les premiers C. I. L. et que l'effort consenti depuis un certain nombre d'années est colossal, ces chiffres laisseront rêveurs bien des gens qui vivent encore avec des illusions.

L'aide de l'Etat est très inférieure à ce que donnerait droit l'effort de nos populations et l'importance de notre démographie. Je signale, sans oublier le principe de la solidarité nationale, que les recettes fiscales du Nord ont été de 323 milliards de francs en 1959, pour un total de dépenses publiques inférieur de moitié à ce chiffre.

Vous avez constaté vous-même, monsieur le ministre, qu'il nous faut créer 200.000 emplois nouveaux avant 1970 pour le Nord et le Pas-de-Calais. Pour la seule région de Roubaix-Tourcoing, 7.000 emplois nouveaux sont nécessaires d'ici quatre ans, en raison du progrès du machinisme et du développement de la productivité, notamment dans l'industrie textile, du problème des houillères que vous connaissez, et également du développement de notre démographie.

Il est évident que l'avenir de cette zone privilégiée qui, d'après la nature des choses, pourrait devenir la force de frappe française au sein du Marché commun, étant donné la position géographique magnifique de cette région située à proximité des ports, ses voies de communication et la présence à côté d'elle de sources d'énergie, est en fait, beaucoup moins souriant qu'on ne peut le croire.

Vous avez supprimé les conséquences dangereuses des textes anciens. Néanmoins, en ce qui concerne les régions de Béthune, Avesnes, Fourmies et Calais, pour lesquelles vous avez fait observer que le bénéfice des textes précédents a été prorogé jusqu'à la fin de 1961, ne serait-il pas possible, en raison de la crise particulière qui sévit dans ces régions, de leur accorder les mêmes avantages que ceux qui sont consentis aux régions de l'Ouest, c'est-à-dire de proroger encore le délai de grâce jusqu'à la fin de 1962 ?

En terminant, je vous demanderai, monsieur le ministre, lorsque vous étudierez l'infrastructure générale et la démographie de la région du Nord, de songer à cette jeunesse qui monte, aux 200.000 emplois nouveaux qu'il nous faut trouver d'ici à 1970, car à cette époque, si rien n'a été fait, les mêmes problèmes qui se présentent actuellement dans la région de l'Ouest risquent de se trouver posés aussi pour notre région. (*Applaudissements.*)

INDEMNISATION DES SINISTRÉS MOBILIERS

M. le président. M. Billoux a posé deux questions portant sur des sujets analogues. Voyez-vous un inconvénient, monsieur le ministre, à ce que ces deux questions soient appelées en même temps ?

M. Pierre Sudreau, *ministre de la construction.* Nullement.

M. le président. M. Billoux expose, d'une part, à M. le ministre de la construction que le coût de la reconstitution des dommages de guerre mobiliers, valeur 1939, a été maintenu au coefficient de réévaluation 20 ; qu'en raison des dévaluations successives et de l'augmentation constante du coût de la vie, ce coefficient ne correspond plus à la valeur actuelle de remplacement. Il lui demande s'il n'envisage pas de fixer un nouveau coefficient, par exemple 40, correspondant maintenant à la valeur de 1939. (Deuxième appel.)

M. Billoux expose, d'autre part, à M. le ministre de la construction que la décision de ne plus rembourser les sinistrés mobiliers de moins de 5.000 francs, valeur 1939, est une nouvelle atteinte à la charte des sinistrés établie par la loi du 28 octobre 1946. Cette mesure frappe particulièrement les sinistrés de condition modeste qui attendent encore le remboursement de la reconstitution de leurs biens. Il lui demande s'il n'envisage pas de revenir sur une décision qui sacrifie les sinistrés les plus pauvres. (Deuxième appel.)

La parole est à M. le ministre de la construction.

M. Pierre Sudreau, *ministre de la construction.* Les questions posées par M. Billoux se rapportent, en effet, toutes les deux, aux modalités de paiement des indemnités pour dommages mobiliers.

La première question vise non pas une décision ministérielle, mais un texte législatif, l'ordonnance du 31 décembre 1958, qui a effectivement apporté certaines modifications aux seuils au-dessous desquels la perte de certains biens n'ouvre pas droit à indemnité.

Ces seuils avaient été fixés par la loi du 28 octobre 1946 à des taux généralement très bas. Il nous a paru possible, à la fin de 1958, tout en maintenant le taux primitivement retenu en ce qui concerne le mobilier familial, de relever le seuil correspondant aux mobiliers d'usage courant qui a été modifié.

En effet, la reconstitution de ces mobiliers ne correspond pas à d'impérieuses considérations d'ordre économique ou social — M. Billoux voudra bien le reconnaître — puisqu'il s'agit, en fait, des articles de sport, des cannes à pêche, des fusils de chasse, éventuellement d'appareils de T. S. F.

Le seuil a donc été porté à 5.000 francs en valeur 1939, ce qui représente à peu près aujourd'hui, en fonction des barèmes et compte tenu des dates, généralement antérieures à 1951, auxquelles s'est effectuée la reconstitution de ces biens, une somme au plus égale à 100.000 francs anciens ou 1.000 nouveaux francs. Cette mesure ne frappe donc pas spécialement les sinistrés de condition modeste ; elle atteint au contraire les sinistrés, quelle que soit leur situation de fortune, qui n'ont perdu que très peu de choses. Celui qui n'a perdu, au cours de la précédente guerre, que l'un des biens que je viens d'énumérer ne peut, à mon sens, se plaindre de ne recevoir aucune indemnisation.

Qu'il me soit permis de dire à cette occasion que l'Etat français a vraiment été, dans l'indemnisation des dommages, extrêmement généreux. De tous les belligérants, c'est sans conteste notre pays qui a fait le mieux les choses puisque au total nous avons payé ou nous avons encore à payer une enveloppe représentant 6.000 milliards.

La seconde question de M. Billoux vise à faire relever, pour tenir compte de l'augmentation du coût de la vie, le coefficient de revalorisation fixé à 20, en matière mobilière, par l'arrêté du 21 novembre 1953. Il faut, à ce sujet, se rappeler qu'aux termes mêmes de la législation sur les dommages de guerre — à l'élaboration de laquelle M. Billoux a d'ailleurs très fortement contribué — la revalorisation des indemnités doit être effectuée, non pas d'après l'époque du règlement, mais compte tenu de la date de reconstitution des biens sinistrés.

Or, il est incontestable qu'en matière de biens meubles d'usage familial, la reconstitution a été, dans la quasi-totalité des cas, assurée peu de temps après le sinistre et cela se comprend.

C'est en se basant sur cette situation de fait, aussi bien que sur le principe général dégagé par le législateur, que le coefficient maximum, fixé à 20 pour l'année 1951, est généralement appliqué.

C'est là, pour l'ensemble des sinistrés, une mesure de bienveillance car, je le répète, le mobilier a presque toujours été reconstitué bien antérieurement à 1951. Aussi, les considérations que vous faites valoir à propos des variations enregistrées dans le coût de la vie ne sauraient-elles avoir d'incidence en ce domaine, puisque les indemnités payées actuellement représentent, en réalité, le remboursement des frais d'une reconstitution assumée à une époque bien antérieure

Sans doute aurait-il été préférable que cette indemnisation des sinistrés mobiliers eût pu être réalisée beaucoup plus tôt. Je suis, sur ce point, d'accord avec vous.

Mais c'est là un problème qui est maintenant dépassé et je profite de l'occasion qui m'est ainsi offerte pour confirmer à l'Assemblée que nous avons tenu les promesses que nous avions faites l'année dernière et que les crédits dont nous avons pu disposer cette année nous auront permis d'assurer l'indemnisation totale des dommages mobiliers qui, pratiquement, seront entièrement réglés au plus tard dans le courant du mois de

juillet prochain. Pour certains dossiers contentieux, il en sera de même avant le mois d'octobre.

Les indemnités afférentes aux dommages mobiliers seront, pratiquement, réglées ; cela signifie que, de toutes façons, il est matériellement impossible, alors que la quasi-totalité des dossiers est déjà engagée dans le circuit administratif, de revenir sur les modalités du paiement des indemnités pour dommages mobiliers. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Billoux.

M. François Billoux. Monsieur le ministre, dans votre réponse à ma deuxième question, concernant la décision de ne plus rembourser les sinistrés mobiliers de moins de 5.000 francs valeur 1939, vous indiquez que ce chiffre a été fixé par une ordonnance du 31 décembre 1958, c'est-à-dire par voie législative. Vous me permettrez de douter qu'une ordonnance soit une voie législative.

De plus, je considère que la charte du 28 octobre 1946 était valable pour l'ensemble des sinistrés et qu'on ne pouvait pas tenir compte, en 1958, de la situation particulière d'un certain nombre de sinistrés qui n'avaient pas encore été remboursés.

Il avait été entendu en 1946 qu'en tout état de cause, même si nous ne pouvions pas tout rembourser, une égalité absolue serait établie pour l'ensemble des sinistrés.

Or l'ordonnance du 31 décembre 1958 a créé deux catégories de sinistrés : ceux qui ont pu être totalement remboursés jusqu'à concurrence de 1.000 francs, je crois, d'après la loi initiale de 1946 — c'est-à-dire que jusqu'en 1958 tous les sinistrés de moins de 5.000 francs valeur 1939 ont été remboursés — et après cette date, une deuxième catégorie de sinistrés qui n'ont pu être indemnisés soit par la faute de l'administration, soit parce qu'eux-mêmes avaient éprouvé des difficultés pour établir leur dossier.

Vous faites remarquer qu'il ne s'agit pas des sinistrés les plus pauvres et que, en général, il s'agit de remboursement de canoés, de matériels sportifs, etc., dont vous donnez la liste.

Je vous pose alors une question précise : les bicyclettes sont-elles comprises dans les équipements sportifs ?

M. le ministre de la construction. Oui.

M. François Billoux. Il ne devrait pas en être ainsi.

En effet, vous savez très bien que la bicyclette est le moyen de transport utilisé par beaucoup de salariés pour se rendre à leur travail.

Jusqu'en 1958, certains sinistrés ont été remboursés pour la perte de leur bicyclette alors que d'autres, très souvent par la faute de l'administration — je ne vise pas seulement le ministère de la reconstruction, mais l'administration en général et le ministère des finances — qui ont attendu ce remboursement pendant un certain temps, ne seront pas payés.

Vous savez bien qu'un très grand nombre de petits sinistrés ont contracté un emprunt pour acheter une nouvelle bicyclette à la Libération, persuadés que le paiement de leur sinistre permettrait le remboursement. Or il n'en a rien été.

Les mesures prises à partir de 1958 sont donc injustes et anormales car un certain nombre de petits sinistrés ont été purement et simplement sacrifiés.

La deuxième question que j'ai posée se rapporte au coefficient de réévaluation 20.

Vous m'indiquez que la plupart des sinistrés vont être remboursés au cours de l'année 1960 et que, par conséquent, le problème sera résolu de lui-même.

Mais depuis 1951, de nombreux petits sinistrés mobiliers ont reçu, non pas la somme due, mais la notification de cette somme. Et beaucoup n'ont pas pu, en fait, acheter ce qui leur était nécessaire précisément parce que le ministère de la reconstruction ne pouvait pas les indemniser.

Dans ce domaine encore, cette décision n'est pas juste. En application de la loi du 28 octobre 1946 qui prévoyait que la reconstitution devait s'effectuer à l'identique, il conviendrait de donner aux sinistrés mobiliers la possibilité de racheter exactement ce qu'ils possédaient avant la guerre.

Si certains n'avaient pas bénéficié jusqu'en 1951 et d'autres jusqu'en 1958 de tous ces droits, nous pourrions à la rigueur nous incliner devant une décision générale. Mais à partir du moment où vous créez deux catégories de sinistrés, nous estimons que ce n'est pas juste et c'est pourquoi je me permets d'insister afin que mes deux questions soient prises en considération.

Enfin, pour terminer et puisque je m'adresse à vous, monsieur le ministre de la construction, vous nous aviez donné la garantie, au cours du débat sur le budget, et à propos de la suppression de 1.100 postes d'agents, qu'il ne serait procédé à aucun licenciement avant que des mesures ne soient prises pour un reclassement éventuel.

Or, j'ai été informé par les syndicats des services du ministère de la construction de Marseille — et probablement cela se passe également dans d'autres villes — que certains agents avaient déjà reçu notification de leur renvoi de l'administration dans les jours prochains.

Il faudrait, là aussi, revoir la question et faire le nécessaire pour le reclassement de l'ensemble de ce personnel. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

EMPRUNT PAR LES COLLECTIVITÉS LOCALES EN VUE D'AMÉLIORER L'ÉQUIPEMENT SPORTIF

M. le président. M. Joyon demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles instructions il entend donner pour que les collectivités locales puissent bénéficier de facilités d'emprunt auprès des organismes prêteurs en vue d'améliorer l'équipement sportif.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* M. Joyon a certes quelques motifs de s'intéresser, d'une part, à l'équipement sportif, et, d'autre part, aux préoccupations des collectivités locales concernant cet équipement.

La situation en matière d'équipement sportif a été très déficiente au cours des années récentes, mais on peut constater depuis 1959 une amélioration dont je vais retracer les étapes.

En effet, l'évolution favorable de la situation financière depuis la fin de 1958, notamment en ce qui concerne l'épargne, a permis une augmentation très sensible des ressources d'emprunt que les collectivités locales ont pu se procurer pour le financement d'équipements sportifs.

Ces investissements ont spécialement bénéficié des assouplissements progressifs que la caisse des dépôts et consignations, grâce à l'accroissement de ses disponibilités, qui sont en fait la collecte des disponibilités des caisses d'épargne, a apportés aux conditions d'attribution de ses prêts aux collectivités locales.

En effet, en 1958, cet établissement avait été contraint de réserver son concours aux seuls équipements scolaires d'éducation physique et non pas aux équipements qui peuvent être créés à l'initiative des collectivités locales.

Depuis 1959, au contraire, la caisse des dépôts accorde des prêts pour toutes les installations destinées à permettre la pratique des sports dès lors que ces installations sont subventionnées par l'Etat et dans la limite de la différence entre la dépense subventionnable et la subvention versée par l'Etat.

Les chiffres portent témoignage de cet effort puisque, pour 1957, les prêts en ce domaine avaient été de 564 millions d'anciens francs, de 585 millions en 1958, et ont atteint, en 1959, 1.595 millions, qui se répartissent en 954 millions sur les fonds propres de la caisse des dépôts et consignations, et 641 millions sur les fonds placés à l'initiative des caisses d'épargne dans le cadre de l'application de la loi Minjoz.

C'est ainsi que, de 1958 à 1959, l'augmentation dans ce domaine est d'environ 172 p. 100.

Pour les trois premiers mois de 1960, le montant des prêts de même nature que la caisse des dépôts s'est engagée à effectuer sur ses fonds propres atteint 293 millions d'anciens francs, ce qui correspond à un rythme annuel de l'ordre de 1.180 millions d'anciens francs, c'est-à-dire une augmentation sensible sur le chiffre de l'an dernier.

Quant aux prêts à l'initiative des caisses d'épargne, nous ne pouvons pas actuellement encore en connaître le montant probable, puisque c'est seulement après le premier trimestre, en raison de la procédure particulière à ces prêts de la loi Minjoz, que nous en connaîtrons le chiffre ; mais, étant donné qu'il est fonction de l'augmentation des dépôts au cours de l'année précédente, on peut penser que la part provenant de la loi Minjoz sera sensiblement plus importante en 1960 qu'en 1959.

D'autre part, les départements et les communes ont pu recourir à l'émission d'obligations dans le cadre des emprunts unifiés des collectivités locales pour assurer le financement de la part non subventionnable d'installations sportives et même, plus récemment, de la part non subventionnée des équipements

qui font l'objet d'une approbation technique de la part des services compétents.

Le montant des emprunts qui ont été accordés à ce titre pour la réalisation d'équipements sportifs depuis le début de l'année 1959 représente 7.400.000 nouveaux francs, c'est-à-dire 740 millions d'anciens francs pour les équipements sportifs au sens étroit du terme, c'est-à-dire les stades, gymnases, piscines, etc. Et nous ne comprenons pas dans ce chiffre les emprunts d'un montant unitaire inférieur à 250.000 nouveaux francs, ou 25 millions d'anciens francs, qui ne sont pas soumis à autorisation.

Si l'on fait le total de ces ressources, on s'aperçoit que la progression depuis 1957 est sensible. Je reconnais avec l'auteur de la question que ces chiffres, au regard des besoins, sont encore modestes et on peut même dire trop modestes, mais il faut replacer ces opérations dans le cadre de l'ensemble des efforts d'équipement consentis par les collectivités locales et qui intéressent non seulement les équipements sportifs, mais l'infrastructure de base, les améliorations de toute nature que l'Assemblée connaît bien.

Aussi faut-il établir une certaine proportion dans l'usage des ressources d'épargne affectées à ces différents objets.

Néanmoins, l'augmentation considérable des prêts qui ont été consentis à ce titre au cours de l'année 1959 et la nouvelle augmentation qui sera réalisée en 1960 témoignent de l'intérêt que le Gouvernement apporte au développement des infrastructures sportives et de son intention de poursuivre plus avant dans la mesure où la situation financière le permettra — et nous l'espérons — l'équipement sportif du pays.

M. le président. La parole est à M. Joyon.

M. Raymond Joyon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'objet de la présente question orale déposée par le bureau de l'amicale des parlementaires sportifs a surtout pour intérêt majeur et primordial d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance de l'équipement sportif et aussi sur les difficultés de toutes les collectivités locales de participer au financement de ces constructions.

La poussée démographique d'abord, le besoin sans cesse croissant de stades, de gymnases couverts, de piscines, de bassins-écoles, d'autre part le besoin d'assurer l'épanouissement de la jeunesse et sa protection morale posent des problèmes à toutes les collectivités, aux départements ainsi qu'aux associations et aux fédérations sportives.

Vous donnez quelques apaisements, monsieur le ministre, mais je peux vous dire que, comparativement aux autres Etats, nous avons un grand retard à rattraper. En effet, un peu partout en Europe, combien de terrains de jeux, combien de gymnases, combien aussi de bassins-écoles trouve-t-on dans tous les petits villages et bien plus encore dans toutes les petites villes ! Quelle est, en France, la proportion des villes dotées d'un équipement sportif ? Dans ma commune, peuplée de 3.500 habitants, il n'existe pas encore de stade et j'attends avec impatience la réalisation d'un bassin-école.

D'autre part, dans certaines régions — les deux tiers de la France environ — la pratique du sport est impossible pendant huit mois sur douze. Des épreuves d'éducation physique sont imposées aux examens ; j'applaudis à cette exigence, mais les jeunes de ces régions sont pénalisés au regard de ceux qui habitent la Côte d'Azur ou la Côte Atlantique.

Il faut remédier à cet état de choses. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de ne plus construire de locaux scolaires sans songer en même temps à l'édification de salles de sports et de gymnases couverts.

M. Eugène-Claudius Petit. Très bien !

M. Raymond Joyon. Il convient de se rendre compte également que notre capitale n'a aucun stade de 100.000 places ni aucun complexe olympique. De ce fait, il est impossible à la France de poser sa candidature pour les prochains jeux olympiques.

Ce que nous désirons surtout, c'est prendre contact avec vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour vous proposer un plan d'équipement sportif et pour que vous donniez les moyens financiers nécessaires.

Sans prendre position sur l'institution, par exemple, d'un concours de pronostics, le bureau de l'amicale des parlementaires sportifs serait obligé d'arrêter une attitude en cas de carence du Gouvernement.

Une autre suggestion qui a son intérêt et que je veux soumettre à M. le secrétaire d'Etat au budget a trait à la Loterie nationale. Ne pourrait-on réserver le produit d'une ou deux tranches à l'aménagement sportif de la France ?

C'est toute notre jeunesse qui attend, pour s'épanouir, que nous lui donnions des stades et des gymnases. (*Applaudissements à droite et sur de nombreux bancs au centre.*)

CONSTRUCTIONS SCOLAIRES DU PREMIER DEGRÉ

M. le président. M. Catalifaud expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 2 de la loi du 7 février 1953 avait donné la possibiltié aux communes qui se trouvaient en mesure de construire des établissements d'enseignement du premier degré et qui désiraient avoir la faculté d'entreprendre des travaux avant l'obtention de la subvention de l'Etat, sous réserve du versement rétroactif de cette subvention à une date ultérieure, de le faire. Malheureusement, à une demande adressée dans ce sens à M. le ministre de l'éducation nationale par certaines collectivités, il a été répondu qu'une circulaire des finances, en date du 29 avril 1957, avait suspendu jusqu'à nouvel ordre cette faculté. Il lui demande : 1° les raisons de cette suspension, étant donné la défaillance de l'Etat dans le domaine de la construction scolaire ; 2° s'il n'envisage pas de rapporter d'urgence cette mesure, ce qui permettra à certaines collectivités locales de pallier cette carence à condition, toutefois, de ne pas perdre le bénéfice de la subvention.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* La circulaire du 29 avril 1957, à laquelle la question de M. Catalifaud fait allusion, est bien connue de l'Assemblée et a donné lieu d'ailleurs à de fréquentes observations dans cet hémicycle.

Cette circulaire a, en effet, suspendu la faculté, prévue depuis 1953, et qui permettait aux collectivités locales, désireuses de réaliser des travaux d'équipement avec le concours financier de l'Etat, d'entreprendre les travaux avant l'octroi des subventions correspondantes qui leur seraient versées ultérieurement.

M. Catalifaud me demande quels sont les motifs pour lesquels cette circulaire est intervenue à l'époque, c'est-à-dire en avril 1957. Cette disposition s'explique par le motif suivant.

Le problème qui se pose en matière d'équipement est à la fois budgétaire en ce qui concerne les subventions et de crédit en ce qui touche les ressources qui peuvent être empruntées ou prêtées pour la réalisation des travaux en cause.

En 1957 il est apparu que la détresse des organismes prêteurs — essentiellement la Caisse des dépôts et consignations et la Caisse d'épargne — ne permettait pas de consentir des prêts pour le montant total des opérations que prévoyaient alors les collectivités locales. Il a donc fallu organiser le rationnement de ces opérations sur la base de l'octroi d'une subvention budgétaire prévue par les finances publiques. Il faut, en effet, établir un parallélisme entre les moyens budgétaires des subventions et les moyens de crédit nécessaires à la réalisation des opérations.

Les demandes d'emprunt des collectivités locales — qu'il s'agisse de constructions scolaires, d'adduction d'eau ou, comme l'indiquait tout à l'heure M. Joyon, d'équipement sportif — s'adressent aux mêmes caisses et le problème est de savoir si celles-ci ont ou non des ressources suffisantes pour leur permettre de faire face à l'ensemble des demandes.

Depuis cette époque, la situation en matière de ressources d'épargne s'est sensiblement améliorée. C'est ainsi qu'en 1959 les sommes prêtées aux collectivités locales ont été en très sensible augmentation sur celles qui le furent en 1957 et surtout en 1958. En 1960 cet effort sera accentué.

Cependant, en raison de la simultanéité des besoins que j'ai rappelés, notamment de l'équipement scolaire, des adductions d'eau, de l'électrification, il n'est pas possible de consentir à toutes ces opérations sans qu'existe un plan d'ensemble d'attribution des ressources en fonction des besoins. Ce plan d'ensemble est établi au moment de l'élaboration de la loi de finances, lorsque se trouve dressé l'inventaire général de ce qu'il sera possible de réaliser sur les ressources d'emprunt au titre de l'année.

Ce sont de telles considérations qui ont inspiré, à l'époque, les auteurs de la circulaire du 29 avril 1957. Ces considérations conservent encore aujourd'hui une partie de leur valeur.

Si un certain nombre de retards ne s'étaient accumulés au cours des années en question, nous aurions pu, plus rapidement peut-être, procéder à l'assouplissement des dispositions de cette circulaire. Mais comme il nous faut — l'Assemblée le sait bien —

trouver des ressources de crédits pour réaliser un très grand nombre d'opérations, malgré la reconstitution des ressources d'épargne, nous sommes obligés, en raison du développement général des programmes, de maintenir une certaine discipline dans la répartition des ressources.

Pourtant, d'une certaine manière, cette discipline s'est beaucoup relâchée depuis la période à laquelle M. Catalifaud fait allusion. En effet, le montant des crédits qui peuvent être obtenus pour les opérations subventionnées a été considérablement accru, dans la mesure où les programmes correspondants se développaient.

En matière de construction scolaire, l'expression de « défaillance », employée par M. Catalifaud dans sa question orale, ne correspond pas à la réalité des choses. En effet, les dotations budgétaires à ce titre ont été portées de 113 milliards de francs en 1957 à 145 milliards en 1959 et 189 milliards d'anciens francs en 1960. C'est assez dire que la progression pour l'ensemble des constructions scolaires de l'éducation nationale a été considérable au cours des années en cause. Je cite naturellement des chiffres globaux, qui s'appliquent aux trois ordres d'enseignement.

M. Eugène-Claudius Petit. Le coût des travaux a augmenté de 27 p. 100.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. De toute façon, il ressort d'un simple calcul mental que 27 p. 100 additionné à 113 ne fait pas 189.

M. Eugène-Claudius Petit. Cela ne joue que sur le dernier chiffre. Les deux premiers n'ont pas à être comparés. Le second est plus faible que le premier ; seul le troisième est plus fort.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Il est difficile de comparer sur trois années successives. Je me réfère à l'année 1957 qui est celle au cours de laquelle a été prise la circulaire qui fait l'objet de la question de M. Catalifaud. A l'époque, les crédits s'élevaient à 113 milliards. Pour 1960, il est de 189.

La progression est considérable, bien qu'il y ait eu dans l'intervalle une hausse sensible des prix. En fait, les programmes ont été beaucoup augmentés.

Il sera possible de rapporter partiellement la circulaire en cause lorsqu'il sera établi que de façon stable les ressources d'épargne dont disposent les collectivités locales pour l'ensemble de leurs travaux dépasseront le total des programmes prévus par la loi de finances.

En attendant — c'est malheureusement encore le cas cette année, bien que l'écart soit assez faible — tant que l'ensemble des programmes à fixer dans les différents domaines excèdera sensiblement les ressources d'épargne, nous seront obligés de maintenir une discipline aussi stricte que dans le passé, qui permet néanmoins la réalisation d'un montant de travaux très supérieur.

M. le président. La parole est à M. Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, des renseignements que vous avez bien voulu me fournir.

Vous avez produit des chiffres globaux. Or, le relèvement de crédits a surtout bénéficié à l'enseignement supérieur, à l'enseignement secondaire, à l'enseignement technique, branches qui dépendent uniquement de l'autorité de l'Etat.

Il a été bien moindre pour l'enseignement primaire, dont les constructions ressortissent presque uniquement à la compétence des collectivités locales.

Il est de fait qu'à chaque rentrée scolaire les maires ne peuvent généralement pas loger tous les enfants ; pour ne pas les laisser sur le trottoir, ils sont obligés de les entasser dans des locaux provisoires, plus ou moins insalubres. C'est pourquoi j'ai demandé à M. le ministre des finances si la circulaire du 29 avril 1957 ne pouvait être immédiatement assouplie afin de permettre aux collectivités locales disposant de ressources suffisantes de construire tout de suite les locaux scolaires, tout en réservant le droit du versement de la subvention correspondante.

On sait, en effet, que chaque construction scolaire du premier degré n'est autorisée que si elle figure sur une liste de priorité établie par le département et approuvée par le ministère de l'éducation nationale. On aboutit ainsi à un plan d'ensemble étalé sur plusieurs années.

Il serait donc facile, lorsqu'une municipalité sollicite cette autorisation, de permettre la construction de locaux scolaires au moyen des crédits de la collectivité locale, laquelle consent alors un lourd sacrifice et, pour ne pas laisser les enfants sur le trottoir, retarde d'autres travaux aussi importants mais peut-être moins urgents que les constructions scolaires.

Tel était l'objet exact de ma question, monsieur le secrétaire d'Etat. Je persiste à penser qu'il est urgent d'assouplir la procédure.

ATTENTATS CONTRE LES AGENTS DE LA FORCE PUBLIQUE

M. le président. M. Frédéric-Dupont rappelle à M. le ministre de l'intérieur les innombrables attentats dont sont victimes, depuis deux ans, les agents de la force publique du département de la Seine. Il lui signale que depuis le début de l'année trois gardiens de la paix ont été tués et treize blessés. Il sait, par le discours prononcé par M. le ministre d'Etat, lors des obsèques du gardien Mignot et par l'audience que M. le ministre de l'intérieur a bien voulu accorder à la délégation du bureau du conseil municipal, que le Gouvernement est impressionné par l'importance du sacrifice imposé à la police parisienne et qu'il est décidé à y mettre fin ; il lui demande les mesures précises qu'il compte prendre, notamment par une nouvelle réglementation du port d'armes, une aggravation des peines résultant des infractions dans ce domaine et l'institution d'une procédure d'urgence contre les auteurs d'attentats commis contre les représentants de l'autorité, pour empêcher que ne se produise l'hécatombe de la police parisienne. (Deuxième appel.)

La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Pierre Chatenet, *ministre de l'intérieur.* Je remercie M. Frédéric-Dupont de m'avoir posé cette question. Elle me donne l'occasion de faire devant l'Assemblée le point en ce domaine. Mais elle me permet aussi, avant d'entrer dans le détail de la réponse, de rendre hommage, comme je l'ai fait ailleurs, à la mission de la police de France, qu'il s'agisse de la police parisienne qui relève de la préfecture de police ou de celle de la sûreté nationale en province, mission difficile, trop souvent dangereuse et même ingrate puisque — il faut bien le dire — son principal souci est de prévenir et que, trop souvent, une opinion mal informée oublie de porter à son crédit ce qui ne s'est pas passé pour ne retenir que ce qui s'est passé.

Je crois que l'accomplissement d'une telle mission mérite notre estime et notre reconnaissance. (*Applaudissements.*)

La question de M. Frédéric-Dupont porte essentiellement sur deux points : la répression du port d'armes et la procédure utilisée pour juger les auteurs d'attentats dirigés contre les agents de la force publique.

Je me propose donc de répondre sur ces deux points et, en ce qui concerne le second, de commenter devant l'Assemblée la procédure instituée par l'ordonnance toute récente du 3 juin 1960 prise en vue de permettre le jugement rapide des auteurs de crimes flagrants commis en vue d'apporter une aide aux rebelles des départements algériens.

Mais je crois qu'il sera utile également de rappeler, en conclusion, comme j'ai eu l'occasion de le faire récemment, les autres mesures qui, sur le plan des effectifs ou du matériel, viennent compléter les dispositions législatives ou réglementaires.

De l'étude à laquelle j'ai fait procéder il ne résulte pas que la réglementation actuelle du port d'armes soit sérieusement critiquable en soi. L'article 20 du décret-loi du 18 avril 1939, modifié par l'ordonnance du 7 octobre 1958, interdit de la façon la plus formelle le port d'armes de guerre ou de défense ainsi que leur transport sans motif légitime. Sans doute peut-il être dérogé à cette interdiction en faveur des fonctionnaires ou de certains personnels exposés par leurs fonctions à des risques exceptionnels. Toutefois, cette procédure d'autorisation est, je dois le dire, particulièrement stricte.

Mais je pense que M. Frédéric-Dupont a voulu viser, plutôt que la réglementation du port d'armes, l'insuffisance de sanction des infractions à cette réglementation. On pourrait, en effet, redouter que les individus trouvés porteurs d'armes sans y être dûment autorisés, ne soient pas frappés de peines suffisamment sévères pour intimider les contrevenants éventuels.

Il importe de rappeler que l'ordonnance du 7 octobre 1958 a singulièrement aggravé les peines prévues en la matière et que la législation actuelle permet de prononcer des peines d'emprisonnement allant jusqu'à trois ou cinq ans suivant les cas, sans préjudice d'une lourde amende et, bien entendu, de la confiscation des armes.

Mais — c'est le point essentiel — je n'ignore pas qu'en fait les tribunaux se sont trouvés, trop souvent peut-être, enclins à

faire preuve d'une extrême modération en matière d'infraction à la législation sur les armes. Cette modération pouvait être explicable en période de calme. Elle est inopportune, elle n'est pas de saison lorsque le porteur d'une arme prohibée peut être soupçonné, comme c'est le cas actuellement, de desseins meurtriers. (*Applaudissements.*)

A ma demande d'ailleurs, M. le garde des sceaux a bien voulu, tout récemment encore et de nouveau, inviter les parquets à appliquer la loi dans toute sa rigueur, en tenant compte des circonstances exceptionnelles qui sont très précisément celles auxquelles fait allusion M. Frédéric-Dupont dans sa question.

Une répression plus sévère des infractions à la législation sur les armes peut, certes, avoir un effet préventif utile, mais elle ne saurait suffire à décourager les auteurs éventuels d'attentats. Il est essentiel que ceux-ci, notamment lorsque les attentats sont dirigés contre les agents de la force publique, puissent être rapidement jugés et punis.

Il est malheureusement exact que, depuis plusieurs années, un certain nombre d'attentats terroristes ont été commis et que des agents de la force publique en ont été trop souvent les victimes. Or, l'opinion publique comprend mal que lorsque l'auteur de l'attentat est arrêté en crime flagrant, lorsque les faits sont clairs, il faille de nombreux mois pour le traduire devant un tribunal.

C'est pour mettre fin à cette situation que, usant des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 2 février 1960, le Gouvernement a adopté une ordonnance qui a paru le 3 juin dernier, et qui institue une procédure accélérée pour la répression de certains crimes commis en vue d'apporter une aide aux rebelles des départements algériens. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

L'objet de cette ordonnance est d'obtenir un jugement rapide sans sacrifier pour autant, bien entendu — c'est un principe auquel nous tenons tous — les droits essentiels de la défense, ni permettre d'erreur déplorable.

C'est pourquoi le champ d'application de l'ordonnance a été strictement limité aux homicides volontaires et aux coups et blessures qualifiés crimes lorsque le crime est flagrant et lorsqu'il a été commis en vue d'apporter une aide directe ou indirecte à la rébellion. Les conditions sont donc claires et bien limitées.

Encore faut-il observer que le coupable est renvoyé devant la juridiction militaire composée selon les règles normales, qu'il n'est donc pas institué à un degré quelconque une juridiction d'exception. La procédure même, pour accélérée qu'elle soit, demeure celle qui est prévue aux articles 53 et suivants du code de procédure pénale et, bien entendu, elle assure le respect des droits fondamentaux de la défense.

M. Michel Habib-Deloncle. Très bien !

M. le ministre de l'intérieur. On peut espérer que l'application de cette ordonnance permettra un jugement dans un nombre limité de semaines et non pas de mois, pour ne pas dire d'années.

Cette accélération est nécessaire à l'efficacité de la répression et aussi, comme le souligne M. Frédéric-Dupont dans sa question — on me permettra de dire que je suis particulièrement sensible à cet aspect du problème — au moral des forces de l'ordre, qui doivent savoir qu'elles ne peuvent être attaquées impunément. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Sans doute les procédures sont-elles en elles-mêmes insuffisantes à maintenir l'ordre public et à appréhender tous les auteurs d'attentats.

Les problèmes des effectifs de la police, de son matériel, du renouvellement de celui-ci et de sa modernisation sont essentiels. Le Gouvernement en a pleinement conscience et les tâches croissantes qui pèsent sur les forces de l'ordre donnent une urgence toute particulière à une solution appropriée et efficace.

D'ores et déjà, le Gouvernement a décidé de demander au Parlement dans le budget rectificatif de 1960 les crédits nécessaires en ce qui concerne l'Etat — puisqu'il s'agit pour la préfecture de police d'un budget municipal dont l'Etat supporte la plus large part — pour augmenter avant la fin de l'année en cours les effectifs de la préfecture de police de trois cents gardiens de la paix et pour accroître en corrélation le matériel en quantité et en qualité.

Cet effort, bien entendu, est la première tranche d'un programme qui lui-même a été examiné et déterminé dans ses grandes lignes par l'assemblée municipale parisienne et dont le développement devra s'inscrire dans le budget de 1961, ce à quoi je m'emploie actuellement.

En ce qui concerne la sûreté nationale, je me propose de soumettre au Gouvernement et au Parlement les propositions de crédits nécessaires pour compléter en 1961 les compagnies républicaines de sécurité réduites par des compressions d'emplois antérieures et pour renforcer les polices urbaines de certaines villes. Je pense notamment à certaines localités proches de Paris non comprises dans la Seine dont le problème est bien familier à plusieurs d'entre vous. Il est malheureusement certain que, dans de nombreux cas, ces sûretés urbaines ne disposent plus actuellement que d'effectifs impropres à assurer la sécurité des habitants.

Je veux simplement dire aujourd'hui à l'Assemblée que c'est là un des soucis principaux du ministre de l'intérieur au moment où il est en train de jeter avec le ministre des finances les premières bases de son budget. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont. (*Applaudissements à droite.*)

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, le problème du terrorisme est certes d'ordre public mais c'est aussi, je dirai presque surtout, un problème de défense nationale.

Lorsque mes collègues de la commission de la défense nationale se rendent en Algérie ils s'entendent sans cesse dire par les généraux responsables : c'est en métropole, et en particulier dans le département de la Seine, que se trouve le véritable support logistique de l'insurrection. C'est, d'ailleurs, dans les locaux et souvent même dans les salons de Paris que, bien souvent, les responsables et les espions du F. L. N. ont des contacts profitables à la cause du F. L. N.

C'est, d'autre part, en métropole — et il faut qu'on le sache — que se fait le ravitaillement en argent de la rébellion. D'après les renseignements qui m'ont été donnés, la collecte de fonds dans le département de la Seine rapporte chaque année plus de trois milliards d'anciens francs au F. L. N. et 7 milliards sur l'ensemble du territoire.

C'est, d'autre part, à Paris, monsieur le ministre — vous êtes bien placé pour le savoir — qu'ont lieu toutes les manifestations spectaculaires destinées à agir sur la mentalité des peuples dans cette guerre essentiellement psychologique. C'est à Paris, notamment, que cette fameuse manifestation des non-violents a eu lieu sous vos fenêtres, manifestation qui n'était pas en elle-même bien sérieuse, mais qui a permis tout de même à la propagande du F. L. N. de faire reproduire sur tous les écrans cinématographiques du monde entier ce que pensait une partie de l'intelligenzia parisienne.

M. Eugène-Claudius Petit. Il ne faut pas créer de confusion. On ne peut pas assimiler Jacques Maritain à un agent du F. L. N. !

M. Jean Baylot. On doit sévir contre tous, y compris contre Maritain s'il le faut. Il n'est pas tabou !

M. le président. Monsieur Claudius Petit, n'interrompez pas l'orateur !

M. Frédéric-Dupont. C'est en France, et notamment à Paris, qu'ont été assassinées les principales personnalités musulmanes françaises.

Je n'en citerai que trois : deux sont mortes, la troisième a été gravement blessée. C'est en France qu'ont été assassinés Ali Chekkal, Benhabylès, qu'à été blessé grièvement Abdesselam et je souligne que tous trois avaient été de courageux défenseurs de la cause française à l'O. N. U.

D'ailleurs la France et Paris et le département de la Seine ne sont pas seulement le support logistique de l'insurrection, mais bien aussi un champ de bataille, car il ne faut pas oublier, mesdames, messieurs, qu'il y a eu plus de trois mille assassinés en métropole depuis le début de l'insurrection, dont quarante membres du service d'ordre et deux cent cinquante blessés.

Or je dois dire qu'à ma connaissance pas un seul des quarante assassins d'agents et de policiers français n'a encore été passé par les armes. (*Applaudissements à droite.*)

Voilà, messieurs, il ne faut pas vous le dissimuler, un élément de réflexion et une cause de trouble au sein de la police parisienne et, d'une façon générale, de la police de la métropole.

Monsieur le ministre, ce qui m'a décidé à poser cette question, c'est un discours que j'ai entendu prononcer dans la cour

de la préfecture de police, au cours d'une de ces cérémonies, hélas ! si souvent renouvelées, où est rendu un dernier hommage à des fonctionnaires assassinés en service commandé.

J'avais entendu ces paroles prononcées par M. Frey aux obsèques du gardien Mignot le 23 avril 1960 :

« Je ne peux m'empêcher, disait-il, de songer avec une secrète amertume que notre vieux pays de liberté est bien mal armé pour lutter contre les formes de guerre qu'on lui impose. Ce n'est pas le lieu d'incriminer l'arsenal désuet de nos lois, mais, il faut le dire nettement, il n'est plus possible, il n'est plus humainement tolérable qu'à Paris, Alger ou ailleurs, des hommes tombent victimes d'un terrorisme sanglant et imbécile, sans que l'Etat puisse leur donner les moyens de défense moraux et matériels dont ils ont tant besoin dans leur rude tâche de tous les jours. »

Après avoir entendu ce discours prononcé par un membre du Gouvernement soulignant l'insuffisance et la vétusté de nos lois, j'ai attendu quinze jours, et c'est lorsque j'ai constaté que les textes promis n'étaient pas encore promulgués que j'ai décidé de poser ma question orale.

Tous ceux qui, dans ce pays, sont soucieux de voir régler le problème du terrorisme attendent du Gouvernement la création de ce que je serais tenté d'appeler une « force de frappe psychologique ». En dépit de certains progrès que vous avez très justement soulignés, monsieur le ministre — et qui, pour la plupart, sont dus à votre initiative personnelle, ce dont je tiens à vous rendre hommage — je crains que nous ne soyons encore déçus.

A propos des effectifs, monsieur le ministre, vous nous avez fait part de votre intention de recruter trois cents gardiens de la paix supplémentaires, sur un total de dix-huit mille agents. Tel est, au fond, l'essentiel de votre réponse.

Or, mesdames, messieurs, — il faut tout de même connaître certains chiffres — depuis 1946, la population du département de la Seine placée sous la protection de la préfecture de police a augmenté d'un million d'habitants. La population d'origine musulmane algérienne est passée, depuis 1946, de 55.000 à 140.000. Depuis le début de l'insurrection, un tiers de l'activité des agents en uniforme et en civil est consacrée à la lutte contre le terrorisme. Or depuis 1946 les effectifs de la police parisienne, en tenue et en civil, sont restés les mêmes.

Je sais, monsieur le ministre, que vous connaissez cette question. Mais je voudrais surtout souligner, avec l'autorité que me confère l'assentiment de nos collègues, les arguments que vous devez faire valoir auprès des fonctionnaires des finances.

Le conseil municipal avait proposé une augmentation de 5.000 agents étalée sur quatre ans des effectifs de la police parisienne. Mais, pour respecter justement les nécessités budgétaires, il avait prévu une petite tranche pour 1960. Ce sont les 500 postes d'agent que vous avez encore réduits à 300.

Il se pose aussi la question des agents en civil, dont vous n'avez pas parlé.

Le budget de la police examiné par le conseil municipal, budget qui n'a même pas encore été ratifié par le Gouvernement, alors que nous sommes pourtant si pressés d'avoir des précisions et d'obtenir des autorisations de recrutement, avait prévu 100 nouveaux officiers de police adjoints.

Il faut que vous sachiez, mesdames, messieurs — et je m'adresse tout spécialement à mes collègues de banlieue qui connaissent l'insuffisance des effectifs de la police et de ses moyens dans la grande banlieue parisienne — que si le Gouvernement maintient sa position et refuse d'autoriser le recrutement de ces cent officiers de police adjoints, ce sont plusieurs commissariats de la banlieue parisienne qui seront fermés à la fin de l'année.

M. Henri Collomb. Monsieur Frédéric-Dupont, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Frédéric-Dupont. Je vous en prie.

M. le président. Monsieur Collomb, lorsqu'est appelée une question orale sans débat — ce qui est le cas — notre règlement est formel : seuls ont droit à la parole l'auteur de la question et le ministre.

Je suis donc au regret, mon cher collègue, de ne pouvoir vous autoriser à interrompre M. Frédéric-Dupont.

M. Henri Collomb. Je voulais simplement indiquer que dans la ville dont je suis l'élu, la situation est également préoccupante.

M. le président. Monsieur Frédéric-Dupont, veuillez poursuivre votre intervention.

M. Frédéric-Dupont. Il est un point sur lequel un progrès a été réalisé : je veux parler de cette police musulmane de création récente qui a déjà donné d'excellents résultats, mais dont les effectifs sont encore insuffisants.

Je veux d'autre part attirer votre attention sur la question du rapatriement de 5.000 indésirables qui sont considérés par la police parisienne comme les collecteurs de fonds au profit du F. L. N.

On les arrête et on les place dans des camps, ces camps qui ont provoqué d'ailleurs, inspirée par le F. L. N., cette fameuse propagande des non-violents. Les quelques bons éléments qui y sont internés sont vite contaminés et puis, après un certain temps, comme les camps sont pleins, il faut relâcher des internés au hasard.

Le résultat c'est que les assassins de l'agent Mignot et de l'agent Bayen et ceux du sénateur Benhabilès sortaient de ces fameux camps où vous internez pendant un certain temps les indésirables.

Il faut que vous permettiez à la police parisienne de renvoyer en Algérie ces indésirables.

Pourquoi cela ? Parce qu'en Algérie ils seront réintégrés dans leur douar d'origine où ils seront placés sous la surveillance de l'officier S. A. S. et que là-bas le gouvernement général a les moyens de les interner dans des camps spécialisés.

En effet, je vous ai indiqué que ce sont les autorités militaires qui se plaignent de leur impuissance à empêcher que Paris soit le soutien logistique du F. L. N. et vous leur donnerez ainsi le seul moyen d'empêcher la collecte de fonds métropolitains au profit du F. L. N.

Je sais que vous avez autorisé la préfecture de police à en renvoyer en Algérie à peu près une centaine par mois. Le principal vœu des responsables de l'ordre est que vous autorisiez un nombre beaucoup plus important, au moins double, de rapatriements.

Vous ne devez conserver en France que des camps de triage et non d'hébergement.

M. Eugène-Claudius Petit. Si encore les rapatriés arrivaient toujours à destination.

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, vous nous avez apporté aujourd'hui une précision intéressante, concernant l'institution de nouvelles lois de procédure.

Ces nouvelles lois, je le reconnais, présentent des avantages intéressants, notamment l'application accélérée des sanctions, mais, en réalité, elles ne peuvent déterminer un grand changement du point de vue de la répression.

En effet, la répression est plutôt diminuée et, par le jeu de ces circonstances atténuantes nouvelles, un homme qui a assassiné pourra n'être condamné qu'à trois ans de prison.

D'autre part, vous refusez d'appliquer le régime de la guerre, alors que nous ne sommes plus manifestement en état de paix (*Très bien ! très bien !*). Vous ne voulez pas le reconnaître, alors que des formations en unités de combat tirent le canon aux frontières tunisiennes et que vous pouviez encore saisir, la semaine dernière, chez une étudiante habitant rue Saint-Honoré, 27 mitraillettes et 47 pistolets-mitrailleurs, simple élément d'un lot plus important qui court encore dans la nature.

Or, vous avez refusé d'appliquer le régime de la guerre qui vous permettrait de poursuivre les actes de nature à nuire à la défense nationale.

Monsieur le ministre, pour savoir si cette loi dont vous avez parlé apporte un élément nouveau, je vous poserai des questions précises.

Cette loi vous permet-elle maintenant de poursuivre non pas seulement le terrorisme, mais l'apologie du terrorisme ? Estimez-vous admissible qu'au moment où nos soldats se battent, au moment où les meilleurs de nos compatriotes sont assassinés, une revue comme *Esprit* puisse écrire : « C'est le crime lui-même qui est indivisible et ce crime est français. Il porte un nom : maintien de la situation coloniale. Il implique, il explique, il justifie tout. Il justifie notamment l'injustice, la révolte, la répression, la sauvagerie généralisée. ».

M. Jean Baylot. C'est abominable.

M. Frédéric-Dupont. Estimez-vous admissible, monsieur le ministre, que *Témoignage Chrétien* puisse écrire, après l'assassinat d'Ali Chekkal :

« Cet assassinat, aussi affreux soit-il, est un acte de guerre et de politique. Il ne faut pas confondre les massacres d'enfants

et l'assassinat d'Ali Chekkal qui, dans la logique du F. L. N., pourra être un jour compris. »

Est-ce que la loi nouvelle vous permet de poursuivre une telle apologie de terrorisme ? Voilà la première question que je vous pose.

D'autre part, nous avons eu récemment un spectacle singulier : M. Bourdet, qui est un des animateurs les plus redoutables de la propagande du F. L. N. à Paris et que nous retrouvons aujourd'hui dans tous les mouvements d'étudiants, qui dispose d'un journal fort lu, d'ailleurs, *France-Observateur*, a pu se rendre à Belgrade où il a commencé par jurer au représentant du F. L. N. qu'il allait renforcer sa propagande contre la France. Nous pouvons lire, en effet, dans *Le Monde*, sur M. Bourdet, conseiller municipal de Paris et conseiller général de la Seine, les propos suivants : « M. Bourdet a admis que la pression intérieure en France en faveur de la paix est encore faible et qu'elle doit être renforcée. Mais M. Bourdet s'est également prononcé en faveur d'une pression extérieure qui, si elle se développait et s'intensifiait, obligerait le général de Gaulle à en tenir compte, comme il l'a fait chaque fois dans le passé quand il s'est trouvé face à un obstacle qu'il ne pouvait vaincre par la ruse ou par la force ».

Estimez-vous admissible, lorsqu'un pays subit la guerre et les crimes que nous subissons, le terrorisme dont nous sommes victimes, qu'un élu d'une assemblée municipale et d'une assemblée départementale puisse ainsi se prévaloir de son activité contre sa propre patrie, puisse affirmer qu'il va renforcer encore sa propagande, déclarer que d'autres aussi doivent apporter leur effort et que c'est par la propagande extérieure qu'on fera pression sur le Gouvernement pour lui faire lâcher prise dans le drame algérien ?

Admettez-vous aussi que cet homme puisse revenir à Paris pour interpeler le préfet de police au sujet de la police parisienne ? Pensez-vous qu'il lui soit loisible d'injurier la police supplétive algérienne dont nous avons pu constater, d'ailleurs, les excellents effets dans le XIIIe arrondissement ? (*Très bien ! à droite.*)

Et je vous pose la question, monsieur le ministre : est-ce que cette nouvelle loi va vous permettre de mettre fin à un tel scandale et d'arrêter qui le provoque ?

Une dernière question concerne l'union nationale des étudiants de France.

Vous savez qu'il existait une association appelée l'U. G. E. M. A., dont la majorité des membres appartenaient au F. L. N. C'est parce que l'U. G. E. M. A. était considérée par la police parisienne — et tous les renseignements étaient concordants — comme le véritable état-major du terrorisme qu'elle a été dissoute et que ses membres ont dû se réfugier à Lausanne. Estimez-vous, monsieur le ministre, qu'il est naturel et admissible que l'U. N. E. F., association nationale subventionnée par le Gouvernement ...

M. André Fanton. Très bien !

M. Frédéric-Dupont. ... ait délégué son président et son bureau pour prendre contact à Lausanne avec l'U. G. E. M. A. ...

M. Michel Habib-Deloncle. C'est scandaleux !

M. Frédéric-Dupont. ... et qu'elle ait pris l'initiative de signer un manifeste, signé également par l'U. G. E. M. A., affirmant que l'Union nationale des étudiants de France adopte la position de l'U. G. E. M. A. à l'égard du F. L. N., présenté comme le seul interlocuteur valable ? (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

Monsieur le ministre, au moment même où, vous le savez, le parti communiste, dans le monde entier, s'efforce — et nous n'y prenons pas suffisant garde — que ce soit au Japon ou dans tout autre pays du monde, de contaminer la jeunesse, les dispositions nouvelles vous permettront-elles d'emprisonner ceux qui ont pris cette initiative et de dissoudre l'U. N. E. F., dans la mesure où ses dirigeants ont trahi ? (*Applaudissements à droite et sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Comme vous le savez, c'est le problème des sursis qui, durant un certain temps, a incité l'U. N. E. F. à être prudente; car, pendant que leurs camarades se font tuer, presque tous ces petits jeunes gens que je viens de mettre en cause sont des sursitaires. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Estimez-vous qu'ils puissent continuer à bénéficier d'un sursis destiné, en principe, à leur permettre de poursuivre leurs études et non à s'associer en complices au meurtre de leurs camarades au combat?

Monsieur le ministre, ce n'est pas seulement à vous que je m'adresse, mais aussi à l'ensemble du Gouvernement, bien que je le sache préoccupé par d'autres tâches. Je voudrais que tous ceux qui disposent d'initiative, d'autorité, qui ont une part de responsabilité comprennent la gravité de la situation présente.

Nous traversons une période qui n'est pas comme les autres, je le reconnais.

La guerre d'Indochine nous a révélé une guerre que l'on n'a pas encore comprise. Nous ne sommes peut-être pas en guerre, mais je puis vous affirmer — et nous le savons tous — que nous ne sommes pas, non plus, en paix (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

Nous sommes en proie à la guerre psychologique qui frappe les états-majors, qui est étudiée scientifiquement en Russie, en vue de laquelle des cadres sont formés dans les écoles de Tchécoslovaquie. Elle a sa doctrine qui tend à attaquer le cerveau de la nation, à jeter le trouble dans les esprits. Il s'agit peut-être moins de détruire que de déshonorer, tactique essentielle dans la guerre psychologique actuelle.

Pendant la guerre d'Indochine, nous avons connu toute cette presse que j'ai dénoncée si souvent à cette tribune, qui avait pour mission de séparer le peuple de son armée, de diffamer l'armée française dans ses cadres et dans ses hommes (*Très bien ! à droite.*)

Aujourd'hui, nous sommes en présence d'une manœuvre qui a pour but de discréditer la police française dans l'esprit des élites françaises. En voulez-vous une preuve ? Il n'y a pas très longtemps, la police parisienne a saisi les consignes suivantes :

« Front de libération nationale — Fédération de France — Consignes aux responsables.

« Après les articles de presse dans lesquels nos avocats et nos frères ont pu attirer l'opinion mondiale sur les tortures subies par les patriotes algériens, nous savons que la répression policière sera moins vive. La lassitude s'empare déjà de nos ennemis. Il faut exploiter cette situation. Pour cela, quelle que soit la façon dont le patriote algérien sera traité par la police, il devra en toute circonstance, quand il sera présenté au juge d'instruction, dire qu'il a été battu et torturé. Il devra mentionner qu'on a fait passer du courant électrique dans son corps. Pour cela, il observera avec attention le bureau où on l'interrogera pour indiquer au juge les endroits où se trouvent les prises de courant. S'il n'y a pas de prise de courant, il dira qu'on a pris le courant en branchant un fil à la place de l'ampoule. Il devra dire qu'il a été brûlé avec des cigarettes et battu avec un nerf de bœuf. Sans donner trop de détails, qui risqueraient de le faire tromper, il devra inlassablement répéter la même chose. Pour donner de l'importance à son récit, le patriote algérien arrêté devra se donner des coups contre un mur, une table ou un bas-flanc, de façon à montrer au juge des traces de ses blessures, Il ne devra jamais se confier à un avocat qui aura été désigné d'office, mais il pourra parler à l'avocat que le Front lui aura envoyé.

« En toutes circonstances également il ne faudra jamais hésiter à accuser la police de tortures et de coups. Ceci a une très grande influence — nous insistons sur ce point — sur les juges et sur les tribunaux.

« Ces consignes sont impératives et aideront à franchir un nouveau pas vers la victoire finale. L'opinion du monde entier nous est favorable. Si ces instructions sont appliquées partout, nous aurons atteint un peu plus encore le moral de l'ennemi. »

Voilà, mes chers collègues, la bible de la propagande F. L. N.; et laissez-moi vous dire que cette propagande vaut, dans les efforts de nos ennemis, de nombreux bataillons.

Le drame, c'est que souvent, parmi nous, des gens dits intelligents et des hommes de très bonne foi, des magistrats notamment, se laissent prendre à cette propagande. Il est des moments où l'on en vient à se demander si la lutte entre le F. L. N. et nous se poursuit dans des conditions égales ! Nous devons faire face à un adversaire sans pitié, féroce, qui a préparé son action, qui est intrépide, qui a toutes les audaces et toutes les ruses, nous en avons la preuve. Et quant à nous, monsieur le ministre, nous avons l'impression que nous sommes comme liés au mythe de la paix, mais d'une paix qui n'est plus qu'un mythe, avec ses moyens traditionnels, ses procédures ancestrales, ses scrupules juridiques et la routine des jours heureux.

Nous éprouvons parfois la crainte que, pour respecter la liberté et les droits de l'homme, vous ne risquiez, avec vos scrupules juridiques et vos lois insuffisantes, de conduire des millions d'hommes à l'esclavage. (*Applaudissements à droite.*)

Si nous vous le disons, nous qui sommes avocats, défenseurs des libertés, qui avons appris dans les écoles françaises ce qu'est la dignité de l'homme, c'est parce que nous entendons sauve-

garder cette dignité et les véritables libertés. (*Applaudissements à droite.*)

M. Frey, vous vous en souvenez, parlait récemment de « ce vieux pays de liberté ». Savez-vous ce que me rappelaient ses paroles éloquentes prononcées devant le cercueil de l'agent Mignot ? Elles évoquaient pour moi ce jugement prononcé jadis par Saint-Euchère à propos de l'empire romain croulant sous les coups des barbares : « Le monde romain, ce monde en cheveux blancs, avait bien la force matérielle, mais son usure psychologique la rendait inutile ».

Monsieur le ministre, nous sommes de ceux qui pensent qu'il n'y a pas de sens unique de l'Histoire. Nous estimons que vous pouvez lutter contre le terrorisme, mais que ce n'est pas en écoutant les scrupules de gens circonvenus, ignorants ou intéressés que vous y parviendrez.

Nous connaissons, monsieur le ministre, votre patriotisme, les ressources de votre intelligence, l'étendue de votre conscience. Nous vous disons que, pour lutter contre le terrorisme, il faut d'abord protéger les centres nerveux de la nation contre le tréponème du défaitisme. Et au moment où nous avons à faire face à une nouvelle ruée des barbares, il importe de faire renaître dans notre vieux pays la foi dans sa pérennité et le sens de sa mission. (*Applaudissements à droite et sur plusieurs bancs au centre et à gauche.*)

— 2 —

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle une question orale avec débat.

POLITIQUE DE LA CIRCULATION DANS LA SEINE

M. le président. M. de La Malène expose à M. le ministre de l'intérieur que la politique suivie en matière de circulation par la préfecture de la Seine et la préfecture de police, telle qu'elle ressort des diverses propositions et mesures envisagées et prises par ces deux administrations, ne semble pas traduire une vue réaliste du problème ni une conscience claire des choix à faire. Continuant dans la voie qui a toujours été la leur sans paraître se rendre compte qu'elle conduit à une impasse, ces administrations tendent, au prix d'investissements extraordinairement considérables, à accroître toujours davantage la capacité de circulation à l'intérieur de la capitale, et ceci au détriment de son visage propre comme de l'agrément de la vie de ses habitants. Il est bien évident pourtant que l'accroissement du nombre des véhicules automobiles, infiniment plus rapide que l'augmentation des possibilités de circulation, rend cet effort illusoire à très bref délai. Etant donné que, dans un avenir proche, des mesures d'un tout autre ordre (parcs de stationnement aux approches de la capitale et autoroutes de dégagement vers l'extérieur), conduisant à une diminution de la circulation des véhicules automobiles privés à l'intérieur de la ville, devront être prises, il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun de définir clairement la direction dans laquelle il convient de s'engager en cette matière, de façon à ce que soient évités des investissements inutiles, que soit sauvegardé le visage de notre capitale afin que celle-ci reste une cité pour les hommes et non un enchevêtrement d'autoroutes.

La parole est à M. de La Malène. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Christian de La Malène. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le sujet sur lequel je voudrais retenir votre attention appellerait un très long développement. Rassurez-vous, bien que j'intervienne dans le cadre d'une question avec débat, qui ne comporte pas de limitation trop stricte de mon temps de parole, je m'efforcerai de m'en tenir au libellé précis de la question que j'ai posée.

M. Michel Habib Deloncle. Très bien !

M. Christian de La Malène. D'ailleurs, ce n'est pas tellement le développement de la question qui m'intéresse ; c'est essentiellement la réponse que va faire M. le ministre de l'intérieur et la définition de sa politique qui, je dois le dire, ne m'est pas apparue très clairement jusqu'à présent. J'énoncerai en premier lieu quelques considérations générales.

J'observe d'abord que, dans le domaine de la circulation dans Paris et la région parisienne, il n'est pas possible de mener des actions brutales, mais qu'il convient que les actions quotidiennes, conduites au jour le jour, s'inscrivent dans un plan à très longue échéance, et qu'on sache constamment dans quelle direction on doit avancer.

Je note en second lieu que le problème de la circulation n'est qu'un des aspects particuliers de l'immense problème que posent Paris et la région parisienne. Il faut savoir, pour résoudre le problème de la circulation, vers quel Paris l'on entend se diriger, quelle forme on veut voir demain revêtir à la région parisienne et à notre capitale. Sans doute, à ce sujet, le plan d'aménagement actuellement en discussion nous donne-t-il un certain nombre de renseignements, précisant qu'il entend limiter la croissance démesurée de la région parisienne. Il y est aussi indiqué qu'on entend rééquilibrer cette région parisienne, mettre l'arrêt à sa centralisation excessive, créer des pôles intermédiaires hors du pôle principal. Mais ce qui manque, me semble-t-il, pour permettre de définir une politique de la circulation, c'est la définition du mode de vie, du style de vie que le plan doit prévoir pour les Parisiens de demain.

En effet, si l'on veut établir des plans de circulation, il faut savoir quelle place on entend très précisément accorder à l'automobile dans la vie des habitants de la grande collectivité.

Je ne m'arrêterai pas au problème, pourtant très important, que pose le maintien de l'expansion de notre industrie automobile ; mais je crois que s'opposer à l'accroissement de la circulation automobile serait aller à contrecourant du progrès et donc à contresens de la direction dans laquelle il faut s'engager. Dans la lutte contre une civilisation qui tend de plus en plus à la collectivisation, la possession d'une automobile me semble constituer un facteur sain et qu'il faut, dans toute la mesure du possible, encourager. Il faut donc que tous les habitants de cette région parisienne de demain puissent disposer d'une automobile ; ce qui ne signifie pas, bien entendu, que l'utilisation de cette automobile ne doive pas subir quelques restrictions.

La troisième remarque générale que je présenterai vise les structures administratives qui ont charge de faire face au problème de la circulation. Nous avons les deux préfectures de la Seine, le conseil municipal, le conseil général, les collectivités locales des départements avoisinants, les préfectures de ces départements.

En réalité, les responsabilités dans ce domaine de la circulation et des plans de circulation se trouvent actuellement extrêmement dispersés et je voudrais, au passage, souligner à quel point est justifiée l'initiative prise par le Gouvernement de créer un grand district de la région parisienne.

M. Michel Habib-Deloncle. Très bien !

M. Christian de La Malène. Il est probable que les inquiétudes et les reproches que suscitent actuellement la politique suivie en matière de circulation et l'insuffisance des choix que nous pouvons déceler sont dus, en partie, à ce défaut des structures et des responsabilités. C'est parce que nous ne disposons pas, pour poser ce problème et le résoudre, d'une structure appropriée que les conceptions d'ensemble sont insuffisantes.

Certes, nous avons connu, au cours des dernières années, une série de plans concernant la circulation : ceux de 1939, de 1951, de 1956 et, enfin, le plan qui nous est aujourd'hui proposé. Ce dernier a, sur les autres, au moins une supériorité en ce sens qu'il s'agit d'un plan d'ensemble de la circulation dans la région parisienne.

Il me semble cependant que ce plan appelle quelques reproches que j'exposerai brièvement.

En premier lieu, il est trop modeste.

A le bien regarder, il se présente comme une extension, sans grande nouveauté, du plan arrêté en 1939.

Par exemple, le plan de 1939 prévoyait la réalisation de 115 kilomètres d'autoroutes. Le plan actuel en prévoit 300 kilomètres mais pour un cadre géographique infiniment plus étendu et le nombre des véhicules en circulation ayant bien entendu augmenté dans la proportion que vous connaissez.

Dans un autre domaine, celui du parking, il est prévu environ 175.000 places.

La réalisation de ce programme de parking est subordonnée à l'installation de parcs de stationnement payants et nous savons que, sur ce point, les avis sont extrêmement partagés, pour ne pas dire plus.

D'ailleurs, que représentent ces 175.000 places, alors que le nombre des véhicules augmente régulièrement chaque année dans le département de la Seine de 120.000 unités ?

Bien entendu, le plan d'aménagement de la circulation ne comporte pas de calendrier. Les auteurs du plan sont bien trop prudents. Il semble toutefois qu'il faudra une vingtaine d'années pour mener les travaux à bien, alors, je le répète, que le parc des voitures parisiennes augmente, lui, de 120.000 unités par an.

Nous touchons là un problème grave, sur lequel je reviendrai dans un instant, celui des crédits.

En effet, qu'avons-nous fait — pour ne prendre que deux exemples — au cours des années précédentes ?

Nous avons dépensé plus de 30 milliards pour Paris, et ce pour la réalisation du boulevard périphérique indispensable — dont trois kilomètres seulement sont en voie d'achèvement — et de parkings qui offrent 3.700 places aux automobilistes.

Le deuxième reproche, plus fondamental encore, je crois, que l'on peut faire au plan de la circulation, c'est que, faute d'une optique d'ensemble, d'une politique à long terme, d'un objectif clairement défini, on poursuit au jour le jour l'action pratiquée jusqu'à présent, bien qu'elle conduise à une impasse. On cherche à élargir les voies existantes aux dépens des trottoirs et des arbres, on multiplie les carrefours superposés, on crée quelques voies nouvelles, quelques bretelles.

Tout cela coûte très cher pour un bénéfice minime.

L'exemple le plus frappant de cet effort traditionnel et sans issue est, me semble-t-il, celui de la rocade périphérique dite rocade des Fermiers généraux.

Dans le plan initial de la circulation, la rocade de l'enceinte des Fermiers généraux devait entraîner la destruction de plusieurs dizaines de milliers de maisons. On imagine le prix de l'opération et combien d'autoroutes de dégagement du style autoroute du Sud on aurait pu construire avec les crédits nécessaires pour la réalisation de cette rocade.

Il faut d'ailleurs souligner que le conseil municipal a disjoint ce projet du plan d'aménagement.

Je ferai, d'autre part, une critique comparable sur le projet d'autoroute pénétrant à l'intérieur de Paris.

Que résulte-t-il de tout cela ?

Nous voyons les espaces verts, les bois en particulier, bois de Boulogne et bois de Vincennes, envahis par les automobiles, les arbres disparaissent peu à peu, les trottoirs s'amenuisent, les quais de la Seine se transforment en autoroutes, et les piétons, pour circuler dans Paris, sont obligés de se livrer à une gymnastique souvent assez dangereuse.

Non seulement la voie routinière conduit à une impasse, puisque les possibilités de circulation augmentent infiniment moins vite que n'augmente le nombre des voitures, mais encore elle est ruineuse, elle coûte un prix démesuré. Non seulement elle détruit Paris, qui n'est pas fait uniquement de quelques monuments historiques, mais présente également un visage, un caractère, un style de ville particulier, mais surtout elle crée peu à peu une cité qui perd son caractère humain, où les arbres, comme les hommes, sont pourchassés.

Quelles que soient les actions entreprises dans la voie de la décentralisation de la capitale, pour rapprocher l'habitat du lieu de travail — nul ne doute de l'importance fondamentale de ce problème et des solutions qu'il convient de lui apporter — il y aura toujours un noyau au cœur de cette immense région parisienne.

Dans ce noyau, outre ceux qui y demeureront, parce qu'il est nécessaire que des habitants demeurent en plein cœur de Paris, afflueront chaque jour nombre d'habitants venant de l'extérieur.

C'est dans ce noyau, c'est au cœur de Paris que se pose le problème essentiel de la circulation. Il faut que, dans ce noyau, les habitants puissent disposer d'une automobile. Il faut que l'on puisse s'y déplacer rapidement. Il faut enfin y éviter le dépérissement économique, résultat auquel on a abouti à l'étranger lorsqu'on a interdit totalement la circulation automobile au cœur des villes.

Cela posé, ces grands principes arrêtés, la solution, la direction dans laquelle on doit s'engager apparaît relativement facile.

Il s'agit de s'orienter peu à peu vers une diminution, non pas des véhicules automobiles, mais de la circulation des automobiles privées à l'intérieur du noyau. Pour que cette diminution n'aboutisse pas à priver de leurs véhicules automobiles des habitants de cette zone, il faut consentir de grands efforts.

Il faut d'abord installer des parcs de stationnement à la périphérie du noyau, parcs comportant des autoroutes de dégagement vers l'extérieur ; il faut installer ensuite des parcs à l'intérieur du noyau, essentiellement destinés aux habitants qui n'ont pas de garages privés, mais destinés également aux touristes et aux étrangers. Une telle mesure suppose une restriction du stationnement sur la voie publique, cette fois à l'intérieur du noyau ; elle impose aussi la multiplication, à l'intérieur de la surface considérée, des moyens de transport publics dont l'usage sera rendu à la fois plus agréable et plus rapide grâce à la diminution de la circulation privée et à la restriction du stationnement sur la voie publique.

Cette orientation générale dans quatre grandes directions est, d'ailleurs, dans la logique du système actuel de stationnement dit de la « zone bleue » qui repousse à la périphérie le stationnement des véhicules mais qui, dans le cadre des instructions actuelles, trouve rapidement ses limites. Il faut, en effet, interdire l'extension du nombre des automobiles si l'on n'assortit pas la réglementation d'une politique hardie de construction de parcs périphériques.

Comme on le voit, mon désaccord avec l'actuelle politique de la circulation, désaccord que j'ai précisé dans ma question, tient à ce que, faute de la définition précise d'une politique à long terme, faute de structures adaptées à la solution des problèmes, ce que j'appellerai la ligne des investissements n'est pas suffisamment infléchie dans le sens des solutions que l'avenir immédiat va nous poser. On cherche désespérément, et à grands frais parfois, dans la direction traditionnelle, et avec quel dommage pour la vie des habitants ; on ne sort pas des sentiers battus, on ne trace pas les grandes lignes de la circulation de demain.

Sans doute peut-on m'opposer de nombreuses objections.

Sans doute me direz-vous, monsieur le ministre, que les crédits dont vous disposez sont insuffisants.

Il m'apparaît que la question ne doit pas être formulée de cette façon. Le problème de la circulation est posé, il ne disparaîtra pas de lui-même, quoi qu'il arrive. On ne peut pas l'éviter. Si l'on veut que Paris reste une capitale modèle, moderne, ce qui impose que l'on y circule en automobile, ce problème, il faudra le résoudre. L'automobile, tout de même, rapporte assez d'argent à l'Etat ! Les investissements dans ce domaine sont suffisamment rentables. Et, je le répète, on peut très bien envisager, comme formule de financement, le stationnement payant.

Remarquons, d'ailleurs, que certains aspects du plan proposé — comme la fameuse rocade intérieure dite des Fermiers généraux, dont j'ai parlé — entraînant des dépenses énormes, montrent à l'évidence que les réformateurs ont eu conscience de la mauvaise qualité d'une objection fondée sur l'insuffisance des crédits.

Vous me direz aussi que, pour le moment, cela ne va pas trop mal et que, vaille que vaille — mais à quel prix ! — la circulation se poursuit. C'est le fameux miracle parisien. Peut-être. Mais c'est demain — un demain qui sera bientôt là — qui compte. Aujourd'hui, grâce à quelques travaux, à quelques mesures relativement peu coûteuses, on peut durer. Mais, sachant que les dispositions à prendre pour circuler demain seront très longues et très coûteuses, que se passera-t-il ? Eh bien ! on n'aura plus que le choix brutal entre les interdictions énergiques, injustes, catastrophiques, et la paralysie.

Vous me direz encore, peut-être, que vous comptez sur la restriction volontaire ?

Je doute fort de l'efficacité du procédé et vous savez aussi bien que moi qu'il est injuste et antiéconomique.

Vous me direz peut-être enfin que le problème est insoluble et qu'il faut attendre les difficultés pour obtenir l'adhésion de tous les intéressés aux mesures de restriction, de discipline et de dépense nécessaires.

Franchement, je ne crois pas que ce soit là une politique qu'on puisse défendre.

Alors, monsieur le ministre, il faut poser le problème dans toute son ampleur pour aujourd'hui et pour demain.

Chaque année, des plans d'investissements sont établis pour tous les secteurs de l'activité nationale. Je voudrais être sûr qu'ils font, à la question soulevée aujourd'hui, la place nécessaire et que certains calculs d'orientation indirecte de la consommation ne se manifestent pas dans les choix accomplis. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Pierre Chatenet, *ministre de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, M. de La Malène vient de rappeler et de définir très

complètement les contours d'un problème que nous connaissons bien et, dirai-je, que nous subissons tous, Parisiens que nous sommes, celui de la circulation dans la capitale.

Ce problème exige des solutions — et ce n'est pas là une des moindres difficultés — portant à la fois sur le territoire parisien et sur celui qui l'entoure.

Si vous me le permettez, je vous communiquerai tout d'abord quelques indications précises sur certaines données du problème. Après quoi, j'essaierai brièvement, comme l'a fait M. de La Malène lui-même, de ne pas m'en tenir aux palliatifs, mais d'élever le débat pour aborder le fond du problème.

Tout le monde le sait : sur le territoire parisien le réseau des voies publiques date d'Haussmann et appelle évidemment les adaptations qu'entraîne le développement extrêmement rapide de la circulation.

Le rapport du nombre des voitures, qui circulent à un même moment donné, au nombre total du parc automobile total décroît constamment depuis quelques années. C'est là un des éléments du problème.

L'évolution de la vie moderne renforce un peu plus chaque jour le besoin de liaison entre les différents quartiers, qu'il s'agisse de relations d'affaires ou, simplement, de relations humaines.

Enfin, le fonctionnement des transports publics ainsi que celui des services de sécurité requiert un minimum de fluidité dans la circulaton. Je pense notamment aux pompiers qui, lors d'un sinistre, il y a quelques mois, se sont trouvés arrêtés à un feu rouge.

Devant la progression extrêmement rapide du parc automobile, l'extension du domaine viable, la spécialisation de certaines voies, l'amélioration de carrefours difficiles ou dangereux, le développement des signalisations optiques, la coordination des itinéraires à sens unique et des réglementations de stationnement constituent un impératif, mais un impératif qui doit être abordé d'une manière coordonnée.

C'est ainsi que, au cours des dix dernières années, engageant des dépenses qui peuvent être évaluées à 160 millions de nouveaux francs, la ville de Paris a accru de 400.000 mètres carrés la superficie de chaussée des voies parisiennes, qui est passée à 11.930.000 mètres carrés.

Par ailleurs, d'autres dispositions, telles que la création de parcs de stationnement au voisinage des principales portes de Paris, ont été prévues, notamment dans le développement du boulevard périphérique, ainsi que l'aménagement de grandes radiales et de rocades à fort débit comportant des parcs de stationnement dans leur voisinage.

Les transformations qui sont apportées ainsi au réseau des voies de Paris tiennent et tiendront — je pense qu'on ne manquera pas d'y veiller ; le ministre de l'intérieur, en tout cas, est prêt à en prendre l'engagement — le plus grand compte des sites parisiens, cela pour répondre à l'allusion contenue dans la question de M. de La Malène et concernant le visage de Paris, auquel je me permettrai de dire que le ministre de l'intérieur, Parisien lui-même, est particulièrement sensible.

Mais la lutte contre les difficultés de circulation se place également sur plusieurs autres plans.

M. de La Malène a rappelé le problème de la décentralisation, les efforts entrepris en application des décrets des 5 janvier 1955, 30 juin 1955, 31 décembre 1958, efforts qui tendent à reporter vers les centres régionaux les activités industrielles ou commerciales dont la présence à Paris est plus ou moins inopportune.

Il faut bien dire qu'il existe dans le fond et dans les faits une tendance naturelle à la centralisation que manifestent les affaires privées et aussi, d'ailleurs, les administrations, notamment en considération des perspectives du Marché commun.

Néanmoins, des opérations de décentralisation, et plus spécialement en matière industrielle, sont de plus en plus nombreuses à être entreprises et à être réalisées.

En second lieu, les mesures prises en matière de zonage, d'une part, et la mise en œuvre d'une politique du logement basée sur le rapprochement habitat-travail, d'autre part, concourent à réduire les déplacements à l'intérieur de l'agglomération.

Je pense, notamment, aux efforts entrepris par M. le ministre de la construction en ce qui concerne les cités satellites, dans lesquelles les habitants trouveront non seulement le logement, mais les activités professionnelles, ce qui évitera des transports d'un bout à l'autre de l'agglomération parisienne.

Enfin, l'amélioration des transports, et tout spécialement la création des transversales du métropolitain régional reliées au réseau ferré de la S. N. C. F., devrait contribuer à accroître les capacités des différents réseaux de transports publics et à soulager d'autant les transports individuels, tandis que la mise en œuvre d'une politique du stationnement devrait rendre aux chaussées les surfaces nécessaires à l'écoulement des voitures par création de parcs de stationnement spécialisés d'origine privée ou publique.

L'ensemble de ces mesures figure au plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, et c'est à ce stade que je désirerais, si vous le permettez, élever quelque peu le débat et considérer comment s'attaquer au fond du problème et non pas seulement à ses conséquences.

On ne peut rien contre la démographie. L'agglomération parisienne augmente, bien qu'on essaie de la limiter. Il ne faut pas tourner le dos à la réalité : elle continuera de croître dans les années qui viennent, même si le mouvement est canalisé ou restreint.

Si l'on ne peut rien contre la démographie, on ne peut pas grand'chose contre l'accroissement du nombre des véhicules automobiles, qui constituent un des éléments de la vie moderne, du confort et de la civilisation telle qu'on la conçoit maintenant.

En conséquence, si l'on veut s'attaquer au fond du problème, ce n'est pas tellement par le jeu de la réglementation que l'on pourra trouver des solutions, mais sur le terrain de l'équipement. Je crois que c'est là très exactement le fond de la question que me posait M. de La Malène et que je réponds dans le sens qu'il a lui-même indiqué. En effet, si l'on a cherché jusqu'à maintenant, dans le domaine de la réglementation, à trouver des palliatifs à diverses conséquences plus ou moins supportables du développement de la circulation automobile, en réalité, tout cela n'aura qu'un temps, et la difficulté du problème augmente plus vite — il faut bien le reconnaître — que le développement des palliatifs de la réglementation.

Par conséquent, c'est le fond du problème, ce sont ses données elles-mêmes qui sont en cause. Ces données, nous les retrouvons sur le terrain de l'équipement et des remèdes, donc des programmes. C'est précisément pour cela que le Gouvernement étudie en ce moment même l'aménagement de la région parisienne sous l'angle tout d'abord de lois-programmes.

Deux programmes, vous le savez, ont été étudiés par le commissariat général au plan, un programme triennal dit « d'urgence » et un programme à plus long terme pour lequel seules des orientations sont définies. Le programme triennal dit d'urgence devra faire l'objet d'une loi-programme qui comportera des imbrications financières précises que vous aurez à discuter et qu'il appartiendra au Parlement de sanctionner.

Cela m'amène à la question du financement que M. de La Malène a soulevée, sachant que j'arriverais fatalement à en parler. Il ne suffit pas de voir le fond du problème, de prévoir des équipements et de faire des lois de programme, il faut surtout pouvoir financer.

Le problème du financement ne saurait d'ailleurs constituer un alibi. Il serait trop facile de pouvoir tout ramener à un programme de financement. Cela signifie simplement que la question du programme, liée à celle du financement, ne peut se concevoir que dans une action coordonnée du Gouvernement et du Parlement qui dégagent les ressources nécessaires et des assemblées parisiennes qui ont, elles aussi, leur rôle à jouer — rôle primordial — dans cette affaire. Et c'est seulement de la coordination de leurs efforts, de leur coopération que pourront sortir des solutions sur le fond du problème.

On a fait allusion aux districts. C'est, à mon sens, un des cadres dans lesquels précisément ces problèmes pourraient être abordés utilement.

Je crois d'ailleurs, sans vouloir anticiper, que l'Assemblée va être amenée, dans les prochaines semaines, à examiner ce problème au cours de ses travaux. A ce moment-là, nous serons certainement appelés à reprendre la question, qui est au fond même du débat. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'informe l'Assemblée que sont inscrits dans le débat, M. Claudius-Petit et M. Dreyfous-Ducas.

La parole est à M. Claudius-Petit.

M. Eugène Claudius-Petit. Monsieur le ministre, la tentation est grande, à l'occasion d'une question orale avec débat sur la circulation dans la région parisienne, de traiter de l'ensemble du problème de l'aménagement de la région parisienne, car il est vain — vous l'avez souligné et je l'ai noté avec une très grande satisfaction — de vouloir résoudre un point particulier de cet aménagement en ignorant les autres.

Il y a déjà, je crois bien, maintenant vingt-six ans que la Charte d'Athènes — qui devrait être relue surtout par les administrateurs avant même les architectes — établissait d'une manière évidente la solidarité des quatre fonctions d'une agglomération quelconque : habiter, travailler, recréer le corps et l'esprit, circuler.

Vouloir résoudre un de ces points en ignorant les autres, vouloir construire un logement ou un bureau sans s'occuper en même temps de savoir comment on y accédera et comment on circulera, comment on entreposera sa voiture — voire la sienne et celle du visiteur — comment on se rendra à son travail, c'est se comporter en gribouille, ce n'est pas avancer du tout.

Cependant, c'est ce qui est fait dans la plupart des villes et des villages de France. Il est évident que Paris ne pouvait pas échapper à cette bonne règle qui veut que chacun tente de résoudre au mieux sa petite affaire, d'autant plus qu'à Paris la circulation dépend d'un préfet, la construction d'un autre.

Je voudrais avant d'aller plus loin, afin qu'il n'y ait pas de malentendu, rendre un particulier hommage aux autorités qui, dans la région parisienne et à Paris surtout, règlent les problèmes de la circulation. Cette administration fait preuve d'une imagination qu'il est heureux de trouver dans un service public car, malgré tous les inconvénients et les encombrements, Paris est encore une des capitales du monde où l'on circule le mieux. Il faut vraiment qu'il s'agisse d'hommes dévoués pour constamment remettre en question ce qui paraît acquis et qui est dépassé dès la semaine suivante, en raison des novations et du nombre accru des voitures.

Il me souvient qu'en 1947 ou 1948, une des premières fois où, dans cette Assemblée, il m'est arrivé de parler d'urbanisme et d'aménagement, je lançais une sorte d'avertissement car nous étions à l'époque bénie — bénie pour ceux qui voulaient circuler — de la réglementation de la vente des voitures automobiles et de la limitation de la vente à la fois des pneus et de l'essence.

Je disais à peu près ceci : « Dix ans après la reprise de la vente libre des automobiles et de l'essence, il faudra interdire certains quartiers de Paris à la circulation. »

Je crois que nous en sommes tout près et il me semble que, si nous avions beaucoup de courage, nous pourrions faire comme dans certaines villes italiennes où, le soir venu, par exemple, la circulation dans certains quartiers est réservée entièrement aux piétons qui peuvent ainsi retrouver le vrai visage de leur ville sans être embarrassés par une voiture quelconque.

Il est vrai que la place de la Concorde est toujours plus belle la veille du 14 juillet parce que les services de la circulation y interdisent tout stationnement et qu'elle retrouve alors sa véritable échelle. Il en est de même pour la place Vendôme, mais pour celle-ci c'est un peu plus rare et, pour goûter vraiment la joie que procure sa beauté, il faut y venir un 15 août au matin de très bonne heure.

Sans aller jusqu'à me livrer à un examen approfondi de chacun des problèmes dont j'ai indiqué la solidarité, je voudrais tout de même vous faire part de quelques réflexions.

Je voudrais dire tout d'abord combien il est heureux que, pour la première fois, la notion de densité de la construction semble avoir été introduite dans le plan d'aménagement de la région parisienne, bien qu'elle soit encore un peu imprécise et qu'elle prête déjà à contestation. Il serait heureux que l'on songeât rapidement à définir clairement cette notion très complexe.

Il n'est pas possible, par exemple, de laisser, comme on le fait, se multiplier les constructions d'immeubles dans le quartier le plus dense de Paris — le plus dense en raison du nombre d'affaires que l'on y traite — à savoir le faubourg Saint-Honoré. Il n'est pas possible de laisser massacrer les jardins et supprimer les arbres pour les remplacer par des étages de bureaux (*Applaudissements*) dont certains auraient pu être mieux conçus pour respecter le vrai visage de Paris. Les immeubles que l'on construit actuellement pourraient être modernes, mais beaux, aussi beaux, par exemple, que la mode dans notre capitale... quand la mode est belle (*Sourires*), il faut bien dire que celle de cette année est plus belle que celle de l'année dernière.

Mais, du point de vue de l'architecture, nous avons parfois quelque raison de ne pas être fiers des immeubles édifiés sur l'emplacement des jardins qui étaient situés dans le voisinage du faubourg Saint-Honoré. Et pourtant, ce ne sont ni les architectes ni les moyens qui nous manquent.

M. Edmond Bricout. Il faudrait un Dior !

M. Eugène-Claudius Petit. Mon cher collègue, les Dior existent dans la construction, mais on ne fait jamais appel à eux, sauf à l'étranger. En France, ils sont « interdits » ! Les Français admirent Brasilia, mais sont incapables de faire le vingtième de Brasilia à Paris, C'est dommage !

Cette densité d'occupation du sol est vraiment primordiale, aussi bien dans le quartier des bureaux, que dans celui des logements. Car il est des quartiers de Paris dont les habitants, s'ils descendaient tous dans la rue avec leurs voitures d'enfants seulement — je ne parle pas de leurs véhicules automobiles — seraient incapables de s'y tenir tous ensemble, tant sont insuffisants les espaces disponibles autour des logement. N'ayant pas songé à ménager ces espaces disponibles, on a fait de Paris une ville inhumaine.

En ce qui concerne la circulation, je ne crois pas que certaines mesures, qui ont été prônées par les pouvoirs publics, soient sages et saines. J'ai entendu ce matin à la radiodiffusion annoncer l'ortroi de primes aux établissements qui émigreraient en province et l'imposition d'une redevance aux constructeurs de bureaux dans la région parisienne. Mais une discrimination est faite en faveur de deux points essentiels de la capitale : le rond-point de la Défense et le secteur de Maine-Montparnasse.

On veut donc, semble-t-il, encourager la création sur ces deux points de deux centres d'affaires. Mais, monsieur le ministre de l'intérieur, quand, dans une ville, on établit deux centres d'affaires, il est évident que la circulation entre ces deux centres est appelée à devenir chaque jour plus dense. Il faudrait peut-être qu'on songeât, à Paris, qu'aucune capitale du monde ne s'est payé le luxe d'avoir deux centres d'affaires, à moins que, comme à New-York — qui, si elle n'est pas une capitale administrative, n'en est pas moins une capitale d'affaires — on n'ait songé à deux centres d'affaires, d'ailleurs spécialisés l'un et l'autre, situés l'un dans le bas de la ville, l'autre dans son milieu.

Il est insensé, dans une capitale qui n'a pas encore complétement défini son centre d'affaires, de vouloir en créer, non pas un, mais deux autres : au rond-point de la Défense et dans le quartier Maine-Montparnasse.

Il y avait là une évidence criante dans l'analyse du problème à résoudre. Dès l'instant où vous envisagez la création de deux centres d'affaires, vous êtes obligé de ce fait de prévoir une circulation accrue entre eux.

D'autre part, il y aurait peut-être quelquefois des précautions à prendre. On a ouvert, sur les berges de la Seine, une route qui fait l'admiration de tous ceux qui ont le bonheur de l'emprunter. Or, elle ne peut être poursuivie jusqu'à son terme parce que l'installation d'un port charbonnier a été autorisée pour quinze années, dans Paris, monsieur le ministre de l'intérieur, sous prétexte — la justification m'en a été fournie par l'administration en réponse à une de mes questions écrites — que la circulation des camions encombrerait encore davantage les rues s'ils venaient du port de Gennevilliers au lieu de passer par le port en cause.

Mais dans ces conditions, monsieur le ministre, il faut fermer le port de Gennevilliers et réinstaller des ports tout le long des berges de la Seine pour diminuer la circulation charbonnière.

Il eût été certainement plus profitable d'abord de ne pas accorder cette concession de quinze ans qui date de quelques années ou de quelques mois comme il eût été préférable, dans certains secteurs, que l'Etat se porte acquéreur des terrains disponibles plutôt que de les laisser livrer à la spéculation, ce qui lui eût souvent permis d'être bénéficiaire de l'opération, comme Haussmann avait su le faire et avant lui les architectes de Louis XIV.

Toutes les grandes opérations d'aménagement dans Paris ont été réalisées avec l'idée de profit sur les terrains. Mansard en a presque perdu l'honneur — pas tout à fait, mais c'était tangent. Certaines opérations auraient pu être réalisées, par exemple celle du rond-point de la Défense où le terrain valait 600, 800 francs le mètre carré, 1.000 francs dans les meilleurs emplacements, en 1950, lorsque le gouvernement hésitait à acquérir tous ces terrains en prévision de l'installation de l'exposition internationale et de sites d'expositions, ce qui aurait pu mettre Paris à peu près au niveau de Rome à cet égard.

Le métro eût été payé amplement, et bien au-delà, ainsi que le nouveau pont, si l'Etat, prenant en main l'opération, avait su faire de l'urbanisme, c'est-à-dire avait su prévoir.

Si je peux parler de cette affaire, c'est qu'elle a été envisagée sérieusement — vous pensez bien à quelle époque ! — malgré l'incompréhension de ceux qui ne savent pas ce qu'est l'urbanisme, qui est essentiellement une discipline de prévisions afin de ménager les deniers publics et privés, en interdisant la construction de ce qui est nocif et en autorisant seulement ce qui est valable.

Tous ceux-là ne voulaient rien entendre à une époque où cette opération eût été facile. Où en sommes-nous aujourd'hui ? Nous nous trouvons dans une situation inextricable, maintenant que l'Etat, c'est-à-dire l'ensemble du pays, va devoir payer ce qui aurait pu l'être par les plus-values des terrains.

Si nous pouvons regretter quelque chose de l'œuvre d'Haussmann, ce n'est pas son architecture ou son urbanisme, car c'était l'urbanisme à coups de fusil. On sait quelles furent les arrière-pensées des responsables de l'époque : il fallait établir l'ordre, permettre les charges des cuirassiers à travers les grands boulevards, pouvoir parvenir au cœur des faubourgs ouvriers. Mais si nous avons quelque chose à en retenir, c'est précisément ce dont Haussmann a le plus souffert, à savoir les fameuses critiques sur ses manipulations financières. Nous pourrions découvrir dans les comptes qui ont été établis tout le secret de ce qu'a fait Haussmann : l'ouverture de travaux aux endroits où la rentabilité d'opérations immobilières permettait d'alléger le coût réel de l'opération.

Mais pour faire tout cela, monsieur le ministre, je crois qu'il est nécessaire de commencer par le commencement. Au moment où il est question de décentralisation, au moment où l'on parle un beau matin d'enlever à la capitale toutes ses écoles nationales, il serait temps de définir Paris et sa fonction. Vous avez dit tout à l'heure qu'il fallait tenir compte d'un certain nombre de faits et, en particulier, du Marché commun. Je pense quant à moi aux institutions européennes qui, un jour ou l'autre, pourraient peut-être chercher un endroit pour vivre et se développer.

Il faut donc définir ce qu'est la fonction de Paris. Il faut dire de quoi Paris est capitale, sur quoi Paris doit rayonner. Il faudrait aussi préciser quelle est l'autorité qui doit non seulement concevoir, mais réaliser l'ensemble de l'aménagement de la région parisienne. L'autorité, est-ce la ville ? est-ce le district ? est-ce l'Etat ? Qui commande ? lequel des deux préfets ? lequel des ministres ? On craint l'autorité que Paris prendrait dans son indépendance, et Paris souffre de n'avoir aucune autorité.

Ainsi, dans le domaine de la construction, nous en sommes là ! Il est insensé que nous ayons laissé construire en bordure des voies d'accès de la capitale ; il est insensé que nous laissions construire, depuis Fontainebleau, en bordure de la nationale 7. Heureusement que nous sommes à l'ère des autoroutes. J'espère que l'on interdira la construction à plus de 50 ou 100 mètres de chaque rive des autoroutes. Mais pourquoi ne pas avoir commencé par là, quand il en était encore temps ? Il suffisait de prévoir. En 1924, quand un groupe d'hommes a lancé le cri d'alarme, aucune voie n'était, à l'époque, encombrée ; mais ce cri n'a pas été entendu.

Savoir ce que l'on veut, c'est non seulement définir Paris, mais c'est ensuite y aménager les lieux qui sont indispensables à une ville qui se veut capitale.

On commence le rond-point de la Défense ; c'est un lieu d'expositions. Et voilà que, déjà, on veut l'encombrer d'immeubles de bureaux, voire d'immeubles d'administrations publiques.

Je souhaiterais que tous ceux qui sont responsables de l'administration française aillent à Rome, ce n'est pas si loin. Ils verraient ce qui a été commencé sous un régime que nous réprouvions, certes, mais qui a su, dans certains domaines et, en particulier dans celui de la construction, redonner à l'Italie ce goût de la grandeur que nous avons connu en France, que nous avons perdu et que nous n'avons pas encore retrouvé, ce goût que les successeurs ont hérité et qu'ils ont su garder en y associant la liberté.

Il faut aller voir ce qu'est le quartier des expositions à Rome, ou le quartier sportif. Quand on a vu cela, on ne peut que regretter que, nulle part chez nous, on ne songe à un Paris organisé, à un Paris qui ait une figure.

Les abords du stade de Colombes sont indignes de la région parisienne. On laisse grignoter les alentours du Bois par des concessions ou des hésitations, telle l'hésitation de l'Etat à acheter ce jardin privé qui, formant une petite enclave dans le Bois de Boulogne, est le plus beau jardin du monde. Ce sont là des hésitations qu'on a le devoir de dénoncer.

Il est donc inconcevable qu'on hésite encore à définir ce que doit être la capitale. Et je ne parle pas du reste, car je risquerais d'être trop gênant et trop long, d'autant que je crois avoir déjà dépassé le cadre de cette question orale.

Cependant je voudrais ajouter une observation. Par deux fois, peut-être trois, j'ai entendu prononcer le mot « radial », en même temps que l'auteur de la question, M. de La Malène, émettait une critique sur la pénétration de l'autoroute au cœur de la capitale.

La condamnation prononcée par M. de La Malène est peut-être un peu trop rapide. En effet, faire déboucher l'autoroute du Sud sur la place Denfert-Rochereau est critiquable et injustifiable de A jusqu'à Z, tant il est inutile d'amener dans un endroit déjà encombré un surcroît de véhicules qui ne pourront aller nulle part. Car on ne va nulle part à partir d'une place rayonnante.

Quand on a voulu distribuer les lettres dans une linotype, on n'a pas choisi une plate-forme rayonnante mais la ligne droite et les angles droits. C'est par le truchement des verticales et des angles droits que cette magnifique machine à penser répartit toutes les lettres nécessaires à la composition d'un journal. Peut-être faudrait-il s'inspirer d'un mouvement analogue.

Si j'ai noté avec plaisir ces deux ou trois répétitions du mot « radial » c'est parce que l'on se plaît trop, depuis longtemps, à parler de rocades à propos de la circulation dans la capitale. On établit bien des voies de circulation pour tourner autour de l'agglomération, mais on ne songe jamais à en créer pour y pénétrer. Lorsqu'on se rend dans une ville, il ne suffit pas de pouvoir tourner autour, encore faut-il pouvoir y entrer.

Il est donc vrai que notre ville, comme toutes les autres cités du monde, doit consentir l'effort nécessaire pour que l'on puisse accéder à son cœur même. Or, à côté de purs joyaux que nous devons protéger, il est dans Paris des quartiers immenses où aucune pierre n'est à conserver, ni sur le plan de l'histoire, ni sur celui des souvenirs ou celui de la sentimentalité, qui n'est pas tout à fait le même. Il est, dis-je, des quartiers qui ne possèdent aucune justification de maintien à tout prix, de quelque nature que ce soit, architecturale ou autre, et que l'on pourrait fort bien jeter bas, si la propriété commerciale ne contraignait les immeubles à devenir des taudis, devant l'impuissance de l'autorité qui ne veut pas examiner en face ce problème capital. (*Applaudissements.*)

Il est encore un autre aspect des choses, si l'on veut pouvoir circuler dans Paris : il faut oser détruire certains édifices, mais sans vouloir rien reconstruire à la place.

Je fais allusion, de nouveau, à Maine-Montparnasse. Il existe dans Paris un certain nombre de gares qui se sont trouvées construites là par le jeu du hasard et des intérêts du temps. De bons esprits songent à réaliser, pour chaque gare, une opération genre Maine-Montparnasse, c'est-à-dire à créer dans Paris une circulation impossible dans ses données mêmes.

Il faut peut-être déplacer les gares. Quant à moi, je dis : il faut certainement les déplacer. Mais surtout, de grâce, ne construisons rien à la place ! Osons, de temps en temps, réaliser des opérations d'urbanisme qui ne soient pas rentables ! Il n'y en a même jamais eu d'autres dans les villes anciennes.

Si l'on supprime les Halles, on ne va pas, je l'espère, reconstruire un quartier sur leur emplacement ! Laissez l'espace libre ! (*Applaudissements.*) Cela fera une place de plus, et si quelqu'un vient vous dire : « quel espace gâché », vous lui répondrez : « mais regardez donc la place des Vosges sur un plan de Paris et vous constaterez que cette place, tracée au temps de Sully et de Henri IV est la plus grande place fermée de la capitale et que depuis, nous n'avons jamais rien fait d'aussi grand ».

Un seul endroit est plus grand : l'esplanade des Invalides, que l'on grignote ou que l'on a grignotée de tout temps, particulièrement à une époque qui n'est pas très éloignée, disons qu'il y a un peu moins d'un siècle. On s'est arrêté à temps.

Regardez donc la place des Vosges sur un plan et comparez-la à l'emplacement des Halles : vous comprendrez que nous devrions avoir l'audace de pouvoir regarder l'église Saint-Eustache sans avoir besoin de la contempler derrière des monceaux de carottes ou les immeubles que l'on voudrait construire sur l'emplacement détruit. (*Applaudissements.*)

Si je fais cette observation, c'est parce qu'en d'autres points de la ville on a envisagé un urbanisme de rentabilité ; je pense en particulier à la gare d'Orsay. Voici une gare qui est située à côté d'un petit palais admirable, le palais de la Légion d'honneur, aux dimensions parfaites, à l'architecture aimable, placé dans l'un des plus beaux paysages de Paris, Paris qui, dit-on, est une des plus belles villes du monde, donc dans un des plus beaux sites du monde. Or, on envisage d'utiliser l'emplacement rendu disponible de la gare d'Orsay, appelée à disparaître tant elle est laide, inutile et peu à sa place, pour la construction d'immeubles à usage de bureaux afin que tout de même l'opération ne soit pas trop catastrophique.

Que signifie rentabilité dans un endroit où le site lui-même est sans prix ? Quelle beauté supplémentaire on conférerait à ce petit palais de la Légion d'honneur s'il pouvait retrouver

enfin l'échelle à laquelle il a été conçu, en même temps que disparaîtrait ce bâtiment sans aucune mesure qui s'appelle la gare d'Orsay !

Vous me ferez observer peut-être, monsieur le ministre, que ces propos ont peu de rapport avec le problème de la circulation ; j'y reviens.

La circulation n'est jamais que la quatrième fonction d'une solidarité exprimée en quatre points. On ne peut songer à la circulation si l'on ne songe pas en même temps à recréer le corps et l'esprit, c'est-à-dire à aménager un centre des expositions, un centre des sports, et un centre universitaire, et à prévoir les moyens de se rendre du lieu de travail au lieu d'habitat. Comme vous l'avez très bien noté, monsieur le ministre, il conviendrait de déployer des efforts pour que les lieux d'habitat et de travail soient établis de telle sorte qu'on n'ait pas trop à circuler de l'un à l'autre.

Vous avez indiqué fort justement que l'on ne pouvait empêcher l'accroissement du nombre des véhicules automobiles. Certes, mais on peut rendre leur emploi inutile : dans une ville normalement conçue, il n'est pas tellement nécessaire d'utiliser sa voiture. Mais encore faut-il que la cité soit rationnellement établie et que des endroits soient réservés aux piétons.

Il est des villes dans le monde — Venise en est l'exemple suprême — où le piéton est roi car les voitures sont laissées aux portes. On pourrait fort bien imaginer Paris, non pas de la même manière, mais avec des îlots où le piéton redeviendrait roi, certaines voies de circulation lui étant réservées. Et je saluerais le jour où le faubourg Saint-Honoré, par exemple, serait rendu entièrement aux piétons pour la plus grande joie de ceux qui aiment regarder les belles vitrines, les belles devantures, l'exposition des belles créations de la main de l'homme, et surtout de la femme.

Je traiterai un seul point pour finir. On ne peut rien contre la démographie, c'est vrai. En qualité de Parisien, vous défendez Paris et vous ne voulez point qu'il soit démantelé. Je le comprends, mais soyez assuré que des hommes qui aiment beaucoup la province et beaucoup Paris et qui songent en même temps au devenir de Paris et de la province croient qu'en luttant contre un accroissement démesuré de Paris et contre l'asphyxie de la capitale, ils luttent pour que Paris conserve ou retrouve son véritable visage humain en même temps qu'ils travaillent pour la province.

La querelle des quelques écoles nationales que l'on veut déplacer n'est que symbolique. Ce n'est pas cela que la province veut. Elle veut des facultés des sciences, des grandes écoles, mais elle n'entend pas « chiper » la réputation parisienne. Elle veut avoir des établissements où les provinciaux viendront recevoir la culture, ce qui permettrait peut-être à d'autres établissements de voir le jour sans pour autant nuire au rayonnement de la capitale et à la bonne réputation des écoles nationales.

On ne peut rien contre la démographie, c'est un fait, mais l'accroissement de la région parisienne ne résulte pas d'un accroissement de la démographie. L'accroissement démographique de Paris, il peut se calculer d'après le nombre des naissances des Parisiens. Mais l'accroissement de la population de Paris est indépendant de la démographie. C'est celui-ci qu'il faut essayer d'endiguer ou de drainer. Il est indispensable, quand on parle de circulation, de remonter jusqu'à la source des difficultés.

Je vous ai suivi, monsieur le ministre, puisque c'est vous qui avez le premier évoqué le facteur démographique. Vous me pardonnerez, je pense, d'avoir un peu élargi le débat. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Il ne me reste pas grand'chose à dire après tout ce qui vient d'être dit si éloquemment par nos collègues MM. de La Malène et Claudius-Petit.

Je ferai toutefois quelques remarques et quelques critiques qui seront un peu la synthèse des précédents exposés.

On nous a dit, et je suis bien de cet avis, qu'il faudrait rendre les rues à la circulation et pour cela, par conséquent, qu'il fallait petit à petit interdire, surtout dans le centre de Paris, comme dans le centre des grandes villes, le stationnement. Je crois, en effet, que c'est une tendance naturelle et que c'est inévitable.

Les rues de Paris sont assez larges pour permettre une circulation très importante et parfaitement normale. Il est indiscutable que le stationnement rend cette circulation impossible.

Mais comme corollaire, il faut aussi — cela est évident — créer des parkings. Seulement, les parkings de la périphérie ne sauraient suffire; il faut des parkings répartis dans chaque quartier de Paris, au moins un tous les cinq cents mètres.

A la place de ces radiales ou de ces fameux projets des fermiers généraux pour la circulation, je préférerais, pour respecter la géographie de Paris, et conserver à la capitale sa physionomie, qu'on détruise ces îlots dont on vient de nous dire — et je suis de cet avis — qu'ils n'ont, ni sur le plan artistique, ni sur le plan architectural aucune valeur de souvenir ou même une valeur quelconque. Ce sont des nids à détruire, qu'on les détruise et, comme le disait M. Claudius-Petit, qu'on ne construise rien à la place. On y fera des jardins et des parkings.

On a parlé du problème des routes nouvelles, des routes de dégagement, du débouché des autoroutes et, corrélativement, des investissements nécessaires.

Il n'est pas bon, en effet, comme l'a dit M. Claudius-Petit, de faire déboucher une autoroute par un souterrain n'importe où dans Paris. Je ne me rappelle pas exactement quel est le plan des débouchés prévus place Denfert-Rochereau, mais peut-être, pour une dépense à peu près comparable, pourrait-on faire déboucher l'autoroute sur l'esplanade des Invalides. Il y aurait vraiment de la place.

En tout état de cause, il est nécessaire de prévoir à l'extrémité de toute autoroute un parking important. Il est indispensable pour les provinciaux, comme pour les étrangers qui viennent à Paris, qu'au terminus d'une autoroute ils trouvent un emplacement pour garer leur véhicule et tous les services nécessaires pour en assurer l'entretien et la réparation.

Pour résoudre ces problèmes, il est évident que la question que l'on se pose, et qui a été posée, est celle du financement. Et bien, je dirai encore une fois ce que j'ai déjà dit à la tribune de cette Assemblée, c'est qu'il a été créé, il y a quelques années, un fonds qui s'appelle le Fonds routier. Il me paraît normal d'affecter les crédits prévus par ce Fonds routier à tous les travaux urbains ou extra-urbains que nécessite la circulation. Ce ne serait certainement pas un détournement de fonds !

Si l'on appliquait exactement les textes, les crédits du Fonds routier seraient de l'ordre de 120 milliards par an. A une cadence normale, les travaux routiers et la construction des autoroutes prévues dans les quinze années qui viennent peuvent absorber une soixantaine de milliards. Quarante à cinquante milliards d'anciens francs resteraient disponibles pour effectuer dans les grandes villes et d'abord à Paris les travaux d'urbanisme et ceux que nécessite la circulation.

Ce chiffre n'est pas considérable mais il est suffisant et il paraît normal de réserver une place importante à Paris qui, ne l'oublions pas, paie 40 à 50 p. 100 des impôts que supporte l'ensemble du pays.

Il faudrait surtout consacrer d'importantes ressources aux investissements des services publics. Je ne trouverais pas anormal que l'extension du réseau du métropolitain et l'amélioration des services publics de transports soient financées par le Fonds routier, dont c'est la vocation naturelle.

Mais ces projets sont évidemment à long terme et, dans l'immédiat, il importe d'améliorer ce qui existe et pour cela, ainsi que je l'ai déjà dit à la tribune et j'insiste sur ce point, il faut d'abord aménager les horaires de travail dans les grandes villes et les grandes administrations.

Si on veut bien admettre que les Français ne sont pas tenus de travailler au coup de sifflet, de se réveiller tous ensemble, d'aller à leur travail à la même minute, que les administrations, le commerce et les industries ne sont pas obligés de respecter des horaires identiques, il sera alors beaucoup plus facile de circuler. Car, en fait, on circule mal dans Paris de huit heures à neuf heures et demie et de dix-huit heures à dix-neuf heures et demie. Pendant le reste du temps — sauf, peut-être, dans certains quartiers d'affaires — la circulation est à peu près normale.

Par conséquent, la première mesure à prendre et qui pour au moins cinq ans faciliterait grandement la circulation, est l'aménagement des horaires de travail. C'est surtout le système de la journée continue, qui permettrait précisément d'aménager les horaires et de résoudre partiellement et pendant quelques années, en attendant l'achèvement des travaux nécessaires, le problème de la circulation.

Par ailleurs, puisque nous parlons de la circulation, j'évoquerai le problème de sa réglementation. Je me souviens — car je suis un vieux Parisien — du temps où la population parisienne avait avec sa police des rapports aimables, et je voudrais que cette époque revienne. Or actuellement, en raison des difficultés de la circulation, l'énervement des agents de l'ordre et des Parisiens provoque souvent l'échange de propos aigres-doux, ce qui est profondément regrettable. Il faudrait quelque peu modifier certains aspects de la réglementation, qui

est inutilement vexatoire pour ceux qui circulent, et je crois — je l'ai déjà suggéré à M. le ministre des travaux publics et des transports — qu'une distinction devrait être opérée entre la circulation en ville et la circulation routière ; bref, je demande l'institution d'un code de la ville ; car le problème de la circulation, comme le danger de la circulation, n'est pas du tout le même en ville et sur la route.

Enfin, comme l'a rappelé M. Claudius Petit, l'urbanisme a ses répercussions sur la circulation ; or, on fait un peu trop ce qu'on veut en matière de construction, dans la ville de Paris ; on construit n'importe quoi n'importe où.

On construit de grands bâtiments à usage de bureau dans les zones d'habitation et selon des normes, notamment en matière de places de garage et de stationnement, qui me paraissent complètement désuètes. Je crois, si ma mémoire est bonne, que cette norme est actuellement de 40 p. 100 de la surface couverte, pourcentage absolument dérisoire.

Quand on construit, par exemple, près du boulevard Suchet ou du boulevard Malesherbes, des immeubles de huit, dix ou même douze étages, uniquement à usage de bureaux, on ne peut se contenter de 40 p. 100 de garage. Il faut réserver au stationnement une surface beaucoup plus importante.

Il faut au moins deux places de stationnement de voiture par bureau construit. C'est un minimum indispensable. Alors peut-être construira-t-on moins de bureaux dans les zones d'habitation.

Voilà ce que je voulais dire sur ce problème de la circulation et du stationnement. M. de La Malène et M. Claudius Petit ont parfaitement exposé le problème à long terme, mais les remèdes à lui apporter dans l'immédiat requièrent un peu d'imagination et de sévérité.

Ce problème n'intéresse pas seulement les Parisiens, mais tous les Français, car la plupart viennent passer un certain nombre de jours par an dans la capitale; il intéresse les touristes étrangers qui viennent nous rendre visite. Je souhaite qu'ils ne fuient pas Paris, qui a toujours été une grande ville d'accueil. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. le ministre de l'intérieur. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les exposés très détaillés de M. Claudius Petit et de M. Dreyfous-Ducas, dont ils reconnaîtront avec moi, je pense, qu'ils dépassaient quelque peu le champ imparti à mes fonctions, en ce qui concerne aussi bien la compétence que la durée. (*Sourires.*)

Néanmoins ces problèmes sont tous liés, comme nous l'observions au début de ce débat et ce qu'ils ont dit mérite d'être étudié et revu. Il le sera.

Le point particulier des horaires de travail, dont a parlé M. Dreyfous-Ducas, fait actuellement l'objet d'une étude entreprise par mon collègue M. Guillaumat. Je crois, en effet, qu'au moins à titre de palliatif cette question est une des plus urgentes à étudier parce qu'elle peut apporter sinon une solution tout au moins un remède à une situation qui devient intolérable aux heures de pointe.

Au total, cette question de la circulation dans Paris doit s'inscrire dans une double orientation. sur laquelle le Parlement va très prochainement être appelé à statuer, puisque doivent venir en discussion, d'une part, la loi-programme sur le plan d'équipement de la région parisienne et, d'autre part, la question des structures et du support administratif concernant ce plan d'équipement, c'est-à-dire la question du district. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de La Malène.

M. Christian de La Malène. J'approuve une grande partie des propos tenus par M. Claudius Petit, mais je suis en désaccord avec lui sur deux points.

D'abord en ce qui concerne les autoroutes. Je ne suis pas hostile à la création de voies radiales, mais les radiales et les autoroutes sont deux choses différentes. Il est évident que le sud de Paris, en particulier, est très pauvres en radiales. Mais je m'oppose à la création d'autoroutes avec les conséquences qu'elles auraient sur l'esthétique et la pollution de l'air à l'intérieur de Paris. Par contre, je suis partisan des radiales.

M. Claudius Petit nous dit qu'il faut que l'on puisse aller au cœur de Paris. Mais le but n'est pas d'amener tous les Parisiens au cœur de Paris, il est de faire vivre un grand ensemble.

Mon deuxième point de désaccord concerne les critiques adressées à des opérations du style rond-point de la Défense ou Maine-Montparnasse. Bien sûr, qui d'entre nous ne souscrirait à la création de grandes opérations d'urbanisme du style de la place des Vosges ? Mais faire une nouvelle place des Vosges n'empêche pas de réaliser une opération Maine-Montparnasse, qui théoriquement est financièrement équilibrée.

M. Eugène-Claudius Petit. Ce n'est pas le problème !

M. Christian de La Malène. Mais si ! L'opération Maine-Montparnasse conduit à créer un certain nombre de logements nouveaux. On va non seulement créer un centre d'affaires dans un quartier où précisément les affaires sont en voie de diminution, mais aussi augmenter considérablement, sans que cela coûte un sou, le nombre des logements.

Je suis parfaitement d'accord avec vous, monsieur le ministre, lorsque vous dites qu'il faut faire progresser sur le même plan la réglementation et l'équipement. Jusqu'à présent, en effet, on a surtout réglementé. La réglementation coûte moins cher que l'équipement. Maintenant on est arrivé à la limite de la réglementation. On ne peut plus faire progresser la réglementation si on ne fait pas progresser en même temps l'équipement, et c'est précisément la nécessité d'aller assez vite dans cette voie qui provoque chez nous des inquiétudes. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le débat est clos.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 14 juin, à quinze heures trente, séance publique :

Vote en deuxième lecture (sous réserve qu'il n'y ait pas débat) du projet de loi interdisant certaines pratiques en matière de transactions portant sur des immeubles et des fonds de commerce et complétant l'article 408 du code pénal.

(Rapport n° 656 de M. Lavigne, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Décision sur le conflit de compétence entre d'une part la commission des finances, de l'économie générale et du plan et d'autre part la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour l'examen du projet de loi portant réforme des taxes sur le chiffre d'affaires ;

Déclaration du Gouvernement sur la politique étrangère et débat sur cette déclaration.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures cinquante minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

Mme Devaud a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Bernasconi et plusieurs de ses collègues tendant à compléter l'article 9 de la loi n° 46-730 du 16 avril 1946 relative aux délégués du personnel, modifiée par les lois du 7 juillet 1947 et du 7 décembre 1951 (n° 615).

Mme Devaud a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Bernasconi et plusieurs de ses collègues tendant à compléter l'article 10 de l'ordonnance du 22 février 1945 relative aux comités d'entreprise, modifiée par les lois des 16 mai 1946, 7 juillet 1947, 12 août 1950, 7 décembre 1951 et 9 janvier 1954 (n° 620).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Colette a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Robert Besson et plusieurs de ses collègues tendant à orienter la politique économique en matière de coopération agricole (n° 388).

M. Dumortier a été nommé rapporteur du projet de loi portant ratification du décret n° 60-107 du 8 février 1960 portant modification du tarif des droits de douane d'importation en ce qui concerne certains produits sidérurgiques (n° 548).

M. Dumortier a été nommé rapporteur du projet de loi portant ratification du décret n° 60-109 du 10 février 1960, modifiant le tarif des droits de douane d'importation applicable à l'entrée dans le territoire douanier (n° 549).

M. Dumortier a été nommé rapporteur du projet de loi portant ratification du décret n° 60-160 du 20 février 1960, relevant le taux de perception des droits de douane applicables au glucose du n° 17-02 B du tarif des droits de douane d'importation en régime de droit commun (n° 551).

M. Duchesne a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Chandernagor et plusieurs de ses collègues tendant à modifier le code forestier en vue de faciliter l'harmonisation du reboisement (n° 571).

M. Le Bault de la Morinière a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Schmittlein et plusieurs de ses collègues tendant à accorder la possibilité aux agriculteurs de se regrouper au sein d'une société d'intérêt collectif agricole pour le gestion en commun de leurs exploitations (n° 573).

M. Trebosc a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Frédéric-Dupant tendant à interdire la vente des carburants pendant la nuit (n° 590).

M. Féron a été nommé rapporteur du projet de loi portant modification de l'article 8 de la loi du 8 avril 1946 sur la nationalisation du gaz et de l'électricité (n° 599).

M. Ziller a été nommé rapporteur du projet de loi portant ratification du décret n° 60-436 du 7 mai 1960 modifiant le tarif des droits de douane d'importation applicable à l'entrée dans le territoire douanier, en ce qui concerne certains films (n° 633).

M. du Halgouët a été nommé rapporteur du projet de loi ratifiant le décret n° 60-437 du 7 mai 1960, portant réduction provisoire de la perception des droits de douane d'importation applicable, en régime de droit commun, en tarif minimum, à certaines pâtes à papier (n° 634).

M. Le Douarec a été nommé rapporteur du projet de loi adopté par le Sénat portant introduction dans les départements de la Martinique et de la Guyane de la loi des 21 juin 1865, 22 décembre 1888 sur les associations syndicales (n° 635).

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

Art. 138 du règlement.

« *Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.*

« *Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois* ».

6017. — 10 juin 1960. — **M. Godonnèche** expose à **M. le ministre du travail** la situation pénible dans laquelle se trouvent certains ressortissants français qui ont travaillé un certain temps en Autriche et qui ne bénéficient pas des avantages sociaux normaux, aucune convention franco-autrichienne n'ayant été signée. Il lui demande quelles mesures il compte prendre en vue de hâter la signature d'une semblable convention, afin de permettre aux citoyens français ayant cotisé à la sécurité sociale autrichienne de bénéficier des mêmes avantages sociaux que leurs collègues ayant travaillé sur le territoire national.

6018. — 10 juin 1960. — **M. Lepidi** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la population** l'article 162, chapitre V, titre III du code de la famille et de l'aide sociale, accordant aux personnes âgées, titulaires de la carte d'économiquement faible, un voyage aller et retour, chaque année, sur les réseaux de la Société nationale des chemins de fer français, au tarif et pour la durée de validité des congés payés, quelle que soit la distance parcourue. Très souvent pourtant, les titulaires de la carte d'économiquement faible ne bénéficient pas de cet avantage. Il s'agit en effet de personnes qui, du fait même de la situation pécuniaire ayant motivé leur demande d'aide sociale, ne sont pas en mesure d'assumer les frais d'un voyage annuel même au tarif des congés payés mais, surtout, l'âge et la maladie s'ajoutant à cet empêchement pécuniaire rendent aléatoire pour la plupart des économiquement faibles la possibilité du voyage annuel en chemin de fer. Il lui demande s'il compte étudier une modalité administrative simple selon laquelle le titulaire d'une carte d'économiquement faible disposerait chaque année d'un voyage au tarif des congés payés dont il pourrait bénéficier s'il voyage lui-même mais qu'il pourrait aussi bien remettre à un tiers: descendant, collatéral ou ami qui désirerait lui rendre visite, sous condition que ces derniers ne bénéficient pas personnellement du tarif des congés payés. Cette mesure ne grèverait pas le budget de la S. N. C. F. Elle permettrait à une catégorie d'économiquement faibles isolés par l'âge, la maladie, le manque de ressources, de recevoir la visite de parents ou d'amis qui n'auront pas à payer le prix total du voyage en chemin de fer et qui, de ce fait, se rendront plus facilement auprès d'eux une fois par an.

6019. — 10 juin 1960. — **M. Colinet** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, si dans le cas de deux agents de la même administration (contributions indirectes), du même grade et de la même classe (contrôleurs principaux de classe exceptionnelle), touchant une pension égale jusqu'au 20 septembre 1948, ayant été assimilés en vertu de la loi du 20 septembre 1948 sur la péréquation des pensions, l'un au grade d'inspecteur central, indice 460, l'autre au grade d'inspecteur H. C., indice 360, le nouveau statut du cadre A des régies financières prévoyant de nouvelles assimilations actuellement en préparation réparera ces injustices.

6020. — 10 juin 1960. — **M. Rossi** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° dans quelles conditions il a pu être importé, au cours de ces derniers mois, des tonnages très importants de « provendes de céréales », ces provendes contenant, en fait, 95 p. 100 de maïs ou d'orge. Ces importations, en effet, viennent peser très lourdement sur le marché dont elles faussent la bonne organisation et constituent une charge supplémentaire pour les producteurs de céréales qui sont obligés pendant le même temps d'exporter des quantités supplémentaires de ces produits déjà largement excédentaires; 2° dans quelles conditions ces importations ont pu être autorisées et organisées en dehors de l'office national des céréales, seul légalement responsable de la gestion des marchés de céréales.

6021. — 10 juin 1960. — **M. Durbet** demande à **M. le ministre du travail** si la disposition du décret du 12 mai 1960 portant réforme administrative de la sécurité sociale, qui interdit aux administrateurs de caisse de sécurité sociale et d'allocations familiales de plaider contre un organisme de sécurité sociale, se limite aux instances dans lesquelles l'organisme est partie principale ou si elle doit s'entendre de façon générale. Par exemple s'appliquera-t-elle dans le cas où un avocat ou un avoué, membre d'un conseil d'administration, plaidant à la suite d'un accident de la circulation verra un organisme de sécurité sociale intervenir avant l'audience, au cours de celle-ci ou ultérieurement pour récupérer les prestations versées à la victime. Si une interprétation aussi extensive était valable, ne craint-il pas de détourner des conseils d'administration de nombreuses personnes dont les connaissances sont fort utiles aux organismes de sécurité sociale et d'allocations familiales.

6022. — 10 juin 1960. — **M. Laurent** expose à **M. le ministre de l'agriculture** le cas suivant: un agriculteur père de trois enfants loue son exploitation à l'un d'entre eux. A son décès, faute d'entente entre les cohéritiers, l'exploitation est mise en vente aux enchères publiques. Il lui demande si le bénéficiaire du bail en cours peut faire jouer son droit de préemption.

6023. — 10 juin 1960. — **M. Laurent** rappelle à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que le décret n° 59-1135 du 28 septembre 1959 relatif à l'organisation des services de ramassage des écoliers oblige à recourir à une entreprise de transports publics dans toute la mesure du possible. L'exploitation directe du service par l'organisme demandeur ne peut être autorisée que si tout accord apparaît impossible avec les entreprises de transports publics, il lui demande: 1° s'il ne serait pas souhaitable que soient précisées les conditions qui rendent l'accord impossible: frais trop élevés, parcours trop longs, sécurité matérielle et morale des écoliers non suffisamment assurée; 2° si, dans le cas où l'accord s'est avéré

impossible pour les raisons précédentes ou dans le cas où aucune entreprise de transports publics ne s'est montrée intéressée, les organisateurs du service de ramassage peuvent faire les frais d'investissements nécessaires à l'exploitation directe sans risquer de se voir retirer, au bout d'une période ne permettant pas l'amortissement normal des véhicules, ce droit à l'exploitation directe.

6024. — 10 juin 1960. — **M. Halbout** expose à **M. le ministre des armées** le cas d'un titulaire de brevet de pilote militaire retraité en 1937 à l'échelle 3 qui aurait droit à l'échelle 4 en application de la décision n° 2008 E. M. G./FA/A/I/E du 4 janvier 1949 du ministère de l'air, et qui s'est vu refuser cette échelle 4, du fait que mobilisé en 1939-1940 il n'a pu, pour des raisons médicales, être affecté au personnel navigant. Etant donné que l'intéressé a effectué 15 ans de services en qualité de pilote, il lui demande s'il ne lui semble pas tout à fait anormal qu'il se soit vu refuser l'échelle 4 lors du dernier arrêté ministériel relatif à sa pension qui date de 1953.

6025. — 10 juin 1960. — **M. Blin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par suite de l'application de la loi du 20 septembre 1948, deux agents de la même administration des contributions indirectes, de même grade et de même classe, contrôleurs principaux de classe exceptionnelle qui percevaient, jusqu'au 20 septembre 1948, une pension d'un taux égal ont été assimilés, l'un au grade d'inspecteur central, indice 460, l'autre au grade d'inspecteur hors classe, indice 360. Il lui demande si à l'occasion de la mise en application du nouveau statut du cadre A des régies financières qui prévoit de nouvelles assimilations, il ne lui semble pas opportun et conforme à la plus stricte équité de prendre toutes dispositions utiles, afin que soit réparée une telle injustice.

6026. — 10 juin 1960. — **M. Ziller** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il n'est pas possible pendant la saison touristique seulement, d'autoriser les relais et hôtels classés « tourisme » de servir de la bière à leurs clients, en dehors des boissons accompagnant les repas seulement. Il est, en effet, très gênant pour ces commerçants d'avoir à envoyer leurs clients « touristes » ailleurs quand ceux-ci, dans la journée, demandent à boire de la bière dans leur établissement.

6027. — 10 juin 1960. — **M. Rey** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que les divers textes de coordination ont prévu des sanctions contre les infractions à la réglementation générale des transports. En particulier, l'article 1er, 3e alinéa, du décret du 19 décembre 1952 indique que : « Nul ne peut exercer l'activité de commissionnaire groupeur ou affréteur sans être titulaire d'une licence ». Etant bien précisé que le fait de déposer une demande de licence ne donne aucun droit pour l'exercice de l'activité : la demande doit être instruite par le ministère et la licence délivrée avant qu'il y ait début d'activité. Or, il est prouvé que nombreuses sont à ce jour les activités irrégulières qui se sont créées, parfois multipliées grâce à la carence des services de contrôle du ministère de tutelle. Il lui demande s'il a donné des instructions précises aux administrateurs locaux des ponts et chaussées et, surtout, à certains services de son département, pour que soient tolérées l'ensemble — ou certaines — des activités irrégulières. Et dans le cas contraire, peut-il aporter la preuve — par des exemples précis — que les services de contrôle du ministère appliquent scrupuleusement et impartialement les textes réglementaires actuellement en vigueur, en particulier le décret du 19 décembre 1952. La réponse qui sera fournie est importante car elle peut permettre d'encourager la création d'activités irrégulières et de considérer certains textes réglementaires comme abrogés de fait.

6028. — 10 juin 1960. — **M. François Villon** se référant à la réponse faite le 27 avril à sa question n° 4649 demande à **M. le ministre des armées** s'il envisage de constituer une commission, chargée d'examiner la situation des officiers nommés lieutenants à titre temporaire pendant la guerre 1914-1918 et de lui proposer les mesures nécessaires à la réparation du préjudice subi par ces officiers.

6029. — 10 juin 1960. — **M. Legaret** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'exploitant d'une sablière (propriétaire du terrain d'exploitation ou cessionnaire du droit d'extraction) peut utiliser, en plus d'une drague flottante à moteur mécanique, des chalands automoteurs ou remorqués qui, en suivant les déplacements de la drague mise au milieu de la « fouille » (ou lac que forme la partie de la sablière en cours d'exploitation), assurent le transport des sables (non triés ou « tout-venant ») de la drague à la rive où ces sables sont criblés (sable fin, gravillons et cailloux) par le même exploitant. Il lui demande si: 1° l'exploitant d'un telle sablière doit être assujetti à la patente en qualité de « dragueur » ou « d'exploitant de carrières à ciel ouvert », en précisant les différences permettant de qualifier les deux professions; 2° d'une part, les chalands (automoteurs ou non) et les remorqueurs ainsi utilisés et, d'autre part, les bull-dozers sont passibles du droit proportionnel de patente au titre de « l'outillage », étant observé que les véhicules de transport, le matériel roulant, les locomotives et les wagons doivent rester en dehors des bases de l'imposition (cf. aussi, arrêt C. E., 13 décembre 1878, Malgra, Gironde, R. O. n° 3147); 3° au cas « d'exploitants de carrières à ciel ouvert », d'une part, les chauffeurs de camions et bull-dozers et, d'autre part, les conducteurs de chalands (automoteurs ou non) et de remorqueurs doivent être compris parmi les conducteurs « d'engins mécaniques » pour le calcul de la taxe par salarié du droit fixe de la pentente dû par les exploitants de sablières.

6030. — 10 juin 1960. — **M. Legaret** demande à **M le ministre des finances et des affaires économiques** si: 1° les terrains d'une exploitation de sablières (« dragueur » ou « exploitant de carrières à ciel ouvert ») sont eux-mêmes assujettis, en tout ou partie, au droit proportionnel de patente au titre des « locaux et autres installations », remarque étant faite que sous le régime en vigueur en 1955, la valeur locative des carrières et autres terrains des « exploitants d'ardoisières » ne devait pas être comprise dans la base du droit proportionnel; en indiquant, le cas échéant, les modes d'estimation et de calcul à suivre; 2° en raison des intempéries et des temps morts, la valeur locative imposable au droit proportionnel de patente du matériel ancien et nouveau des exploitants de sablières doit, d'une manière générale, être fixée à 1,75 pour mille du prix de revient actuel reconstitué (déduction faite, le cas échéant, d'un abattement spécial pour vétusté), ainsi que l'administration l'admet notamment pour le matériel des entreprises de travaux publics.

6031. — 10 juin 1960. — **M. Dusseaulx** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelle est, à la date du 1er juin 1960, le montant et les échéances de la dette publique de l'Etat à court, à moyen et à long terme, ainsi que l'énumération et le montant des remboursements qui ont été effectués sur le plan international depuis le 1er juin 1958.

6032. — 10 juin 1960. — **M. Dusseaulx** signale à **M. le ministre de l'agriculture** que, depuis le 1er janvier 1957, il est prévu le reclassement et les changements d'indices pour les pensions des retraités dans le cadre de la refonte et de la réorganisation administrative qui s'appliquent, notamment, aux personnels de la direction générale des eaux et forêts et lui demande dans quel délai interviendra la publication du décret qui doit permettre l'assimilation à des catégories existantes de certains emplois supprimés ou transformés depuis cette date, afin que les retraités intéressés puissent bénéficier de la loi votée depuis plus de trois ans.

6033. — 10 juin 1960. — **M. Dusseaulx,** signale à **M. le ministre de l'agriculture,** que lorsqu'il s'agit de transports proprement agricoles effectués pour le compte et dans le cadre de l'exploitation, la réglementation du code de la route dispense le conducteur du tracteur agricole de porter sur lui la carte grise, qu'il doit, bien entendu, détenir à son domicile et pouvoir produire sur demande des agents du contrôle. Il lui demande, si par assimilation à cette réglementation, les laissez-passer en matière de transports de marchandises, les T. T. M. 10, destinés à légitimer la circulation des véhicules exonérés, ne pourraient pas également être déposés au domicile du conducteur, alors qu'actuellement cette pièce doit être obligatoirement en sa possession. Il est évident que les raisons qui ont fait dispenser les conducteurs de tracteurs agricoles de porter sur eux leur carte grise à cause des intempéries auxquelles ils sont soumis, devraient valoir, auprès de l'administration des contributions indirectes, pour obtenir la même dispense en ce qui concerne le port du T. T. M. 10, et lui demande s'il peut obtenir de son collègue de l'administration des finances la publication d'instruction conforme à cette nécessité.

6034. — 10 juin 1960. — **M. Dusseaulx,** signale à **M. le minisrte d'Etat chargé des affaires culturelles,** que dans l'ensemble, l'aide de l'Etat aux théâtres de province étant proportionnée aux subventions municipales accordées pour le fonctionnement de ces théâtres, il ressort que le pourcentage, de la participation de l'Etat, est pour les grandes villes possédant un théâtre, d'environ 7 à 8 p. 100 de l'effort fait par les budgets locaux. Il lui indique qu'en ce qui concerne la ville de Rouen, cette subvention de l'Etat n'a été en 1959 que de 2 1/2 p. 100. Il lui demande si, pour l'année 1960 et pour 1961, il envisage de répartir l'aide de l'Etat suivant le critère de la proportionnalité et, s'il est possible d'espérer que la ville de Rouen bénéficiera d'une subvention de l'Etat dans la même proportion que les autres grandes villes possédant un théâtre.

6035. — 10 juin 1960. — **M. Ulrich** demande à **M. le Premier ministre** quelles mesures ont été prises par le Gouvernement pour manifester la solidarité française à l'égard de la nation chilienne si durement éprouvée.

6036. — 10 juin 1960. — **M. Ulrich** demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il compte prendre les initiatives nécessaires pour que soit instituée une carte d'identité commune aux pays de la Communauté économique européenne afin de faciliter la libre circulation des personnes entre ces pays.

6037. — 10 juin 1960. — **M. Dubuis** demande à **M. le ministre de la justice** si les dispositions de l'article L 26-I introduites dans le code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme par l'ordonnance n° 59-107 du 7 janvier 1959, en vertu desquelles le propriétaire d'un local soumis aux dispositions du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 ne peut s'opposer à la transformation réalisée par le locataire ou le cessionnaire du droit au bail d'un débit de boissons de 3e ou 4e catégorie, soit en un débit de 1re ou 2e catégorie, soit en tout autre commerce, sont applicables au locataire d'un local commercial à usage de distillerie.

6038. — 10 juin 1960. — **M. Gabelle**, se référant à la réponse donnée le 26 avril 1960 à sa question écrite n° 4886, précise à **M. le ministre du travail** que dans le cas d'espèce signalé, il s'agit d'un assuré social dont l'enfant qui poursuivait ses études a été atteint d'une affection mentale ayant nécessité l'hospitalisation d'urgence pour un traitement qui a duré 5 mois; après un mois d'hospitalisation et de traitement, cet enfant ayant atteint l'âge de vingt ans ne remplissait plus les conditions requises normalement pour l'ouverture du droit aux prestations en nature et, de ce fait, à l'expiration de la première période d'hospitalisation de 3 mois, la caisse primaire de sécurité sociale n'a pas accepté de prolonger l'attribution des prestations. Cependant, la durée d'hospitalisation de 3 mois avait été fixée par le premier médecin traitant exerçant seulement en médecine générale, alors que le spécialiste, auquel l'enfant a été nécessairement confié, a certifié que le traitement était en cours à l'expiration de cette période de 3 mois et qu'il a duré 5 mois. Il lui fait observer qu'en l'occurrence, il semble tout à fait anormal que, pour justifier sa décision, la caisse primaire ait considéré la réclamation de l'assuré comme une demande de renouvellement de prise en charge non recevable en tenant compte d'une durée d'hospitalisation de 3 mois indiquée par le premier médecin traitant, lequel, s'il était qualifié pour prescrire l'hospitalisation, ne l'était nullement pour en estimer la durée en fonction d'un traitement qui ne relevait pas de sa compétence et qu'il n'a d'ailleurs pas prescrit. Il lui demande si, ainsi que cela paraît logique, il ne conviendrait pas que la caisse primaire accepte de tenir compte d'une durée d'hospitalisation estimée et fixée par le médecin spécialiste en fonction du traitement prescrit par lui et qu'elle accorde la prise en charge pour toute la durée des 5 mois de traitement prescrits certifiée par le spécialiste, cela conformément aux instructions données à l'alinéa 17 de la circulaire ministérielle n° 53 SS du 25 juillet 1955, rubrique: Droit aux prestations, *a*) Ouverture du droit.

6039. — 10 juin 1960. — **M. Davoust**, se référant à la réponse donnée le 26 avril 1960 à sa question écrite n° 5033, expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que cette réponse n'apporte aucun apaisement en ce qui concerne la situation et l'avenir du B. U. S. Il lui fait observer qu'aucune décision valable n'est intervenue en ce qui concerne les problèmes soumis à l'examen des membres du conseil d'administration du B. U. S. et les projets présentés au titre de la coordination des différents services de documentation et d'orientation relevant du ministère de l'éducation nationale; il s'étonne que la thèse officielle favorable à la sauvegarde de l'établissement soit quotidiennement démentie par des interventions néfastes à l'intérêt général et qu'il ne soit pas tenu compte des avis formulés par les organisations privées, lesquelles sont unanimement opposées à une fusion même partielle des services centraux et régionaux de l'I. P. N. et du B. U. S. Il lui demande s'il n'estime pas plus judicieux d'élaborer un projet commun de coordination des activités des centres d'orientation professionnelle et des centres régionaux du B. U. S. en matière d'orientation scolaire, universitaire et professionnelle.

6040. — 10 juin 1960. — **M. Paul Coste-Floret** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en application de l'article 5 du décret n° 58-1281 du 22 décembre 1958 portant application de l'ordonnance n° 58-1273 du 22 décembre 1958, le premier président de la cour d'appel peut autoriser un tribunal d'instance à tenir des audiences en des communes du ressort autres que celle où est fixé le siège de ce tribunal. Il lui signale que deux thèses sont actuellement en présence en ce qui concerne l'indemnisation des magistrats chargés de la tenue de ces audiences; que, d'après l'une de ces thèses, le texte applicable pour la détermination de ces indemnités serait la loi du 21 mars 1896 relative à la tenue par les juges de paix des audiences foraines, l'alinéa 23 de ladite loi devant continuer à s'appliquer et l'appellation « juge de paix » se trouvant remplacée par l'appellation « juge d'instance »; que, en vertu de cette loi, le juge et, éventuellement, le greffier, se partageraient une indemnité annuelle attribuée par la commune où les communes intéressées dans la limite fixée par arrêté ministériel (20.000 F par an pour une audience par mois, en vertu de l'arrêté ministériel du 12 mai 1947, modifié par arrêté du 12 juillet 1955) indemnité à laquelle il y aurait lieu d'ajouter les frais de déplacement et de séjour également payés par la ou les communes d'après les taux fixés pour les déplacements des fonctionnaires de l'Etat; que, d'après la seconde thèse en présence, l'article 5 du décret du 22 décembre 1958 n'ayant pas mis les frais de mission et de déplacement du magistrat à la charge des communes, on doit appliquer le principe général suivant lequel les frais de mission et de déplacement engagés par les fonctionnaires de l'Etat sont à la charge de l'administration dont dépend le fonctionnaire et, par conséquent, dans le cas particulier envisagé, ces frais seraient à imputer sur le budget du ministère de la justice et ils seraient calculés suivant les dispositions du décret n° 53-511 du 21 mai 1953, modifié par les décrets des 15 juin 1956 et 21 mars 1959, qui fixent le tarif des frais de mission et de tournée. Il lui demande de lui faire connaître celles des deux thèses en présence qui doit être retenue.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.